N° 4
17e ANNEE
23-1-62
10 F. CANADA 20 CENTS



TINTIN

LE JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS

LA SEMAINE PROCHAINE

LES BOUFFONS DU ROI

Attanasio

Des héros et

QUI ETAIT ANDRE CARNEGIE ?

Il naquit à Dumferline, en Ecosse, en 1835. Son père était un artisan modeste et appartenait au mouvement chartiste, qui défendait les droits des classes pauvres. La famille ne connut que des déboires financiers et, en 1848, émigra aux-Etats-Unis

ANDRE CARNEGIE dut très tôt gagner sa vie. Il fut bobineur dans une filature, télégraphiste ensuite, mais il avait une intelligence remarquable, et il devint secrétaire du vice-président d'une compagnie de chemin de fer. Cet emploi fut le premier échelon du succès.

• Acier

Il fonda une petite société, la Keystone Bridge Company et se lança dans l'industrie métallurgique. Sa compagnie construisit le premier pont en fer sur l'Ohio. Il avait quelques économies, des relations et il fit fructifier le tout au mieux de ses intérêts. Une aciérie qu'il fonda en 1868 fut la première aux Etats-Unis à utiliser le convertisseur Bessemer, qui transforme la fonte en acier en y insufflant de l'air sous pression. Ses affaires prospérèrent de façon extraordinaire et il se trouva à la tête de toute l'industrie métallurgique de Pittsburgh. Il était devenu un des hommes les plus riches du monde et on le surnomma « le roi de l'acier ».

• Yes

En 1904 il se retira des affaires. Au cours d'une réunion, le banquier Pierpont-Morgan s'enquit du prix auquel Carnegie serait disposé à céder son affaire. Carnegie fit passer à Pierpont-Morgan un billet sur lequel il avait écrit ce seul nombre : 400 millions de dollars. Le banquier écrivit sous ce chiffre un seul mot et retourna le billet à Carnegie. Le mot écrit par le banquier était : Yes.

• Bienfaits

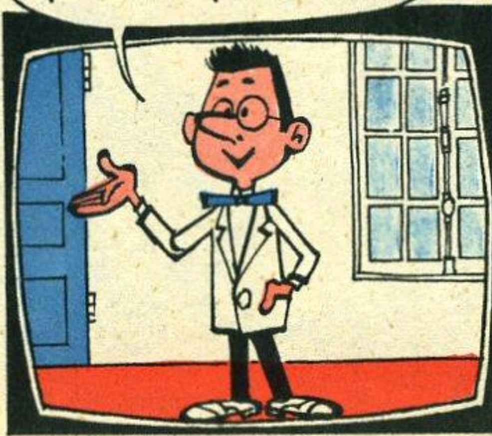
A 40 ans, au sommet de la fortune, Carnegie avait écrit un livre où il disait notamment que s'il est légitime qu'un homme travaille à faire fortune il est honteux pour cet homme de mourir riche. Aussi, une fois qu'il eut pris sa retraite, mit-il tout en œuvre pour dépenser l'argent qu'il avait gagné. Mais il ne le dépensa pas n'importe comment. Il voulut aider ceux qui n'avaient pas eu sa chance. Il désirait notamment aider les pauvres à s'instruire. Il fit construire plus de 2.000 bibliothèques, dépensa des millions de dollars pour fonder des institutions d'enseignement et de recherche. Il créa aussi des fondations destinées à récompenser les actes de courage, à améliorer le sort des travailleurs ou à promouvoir la paix internationale; c'est lui qui fit construire le palais de la Cour Internationale de Justice qui siège à La Haye.

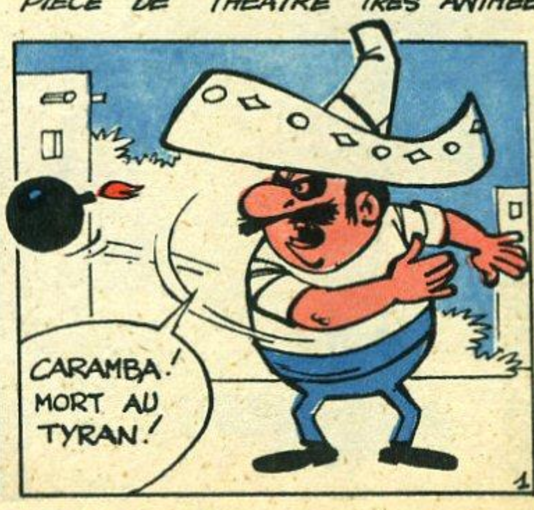
• 90%

Il mourut à Lenox, dans le Massachusetts, en 1919, à 84 ans. Il avait dépensé pour le bien de ses semblables 90 % de son immense fortune.

LA GRANDE







des hommes

JEANNE ROMBAUT est cette petite fille qui, en 1955, à Ougrée, mourut dans l'incendie d'un cinéma après avoir arraché deux enfants aux flammes et tentant d'en sauver un troisième.

Le nom de Jeanne Rombaut est un des plus éclatants parmi ceux qui sont inscrits dans les annales du Cargenie Hero Fund. Mais à côté du sien on peut lire aussi celui de beaucoup de garçons, de filles et de grandes personnes qui, un jour, parce qu'un devoir impérieux les réclamait, ont oublié leur frousse et ont foncé pour faire, tout simplement, ce qu'ils devaient.

Le don de soi

Il existe une institution qui a été créée pour reconnaître et distinguer officiellement ceux qu'André Carnegie appelait « les héros de la civilisation », ceux qui mettent en action le don de soi dans sa forme la plus élevée. Cette institution, c'est le « Carnegie Hero Fund ».

Dans une mine de Pennsylvanie, en 1904, un drame de la mine fit 178 morts. Ce jour-là, dans la mine en feu, combien y eut-il d'actes d'héroïsme accomplis par des hommes dont personne ne connaîtrait les noms et dont les familles, peut-être, allaient se trouver dans le besoin. C'est pour cela que Carnegie créa son fonds des héros : il voulait non seulement honorer les sauveteurs, mais aussi venir en aide, si c'était nécessaire, à eux-mêmes ou à leurs familles.

Cinquante ans

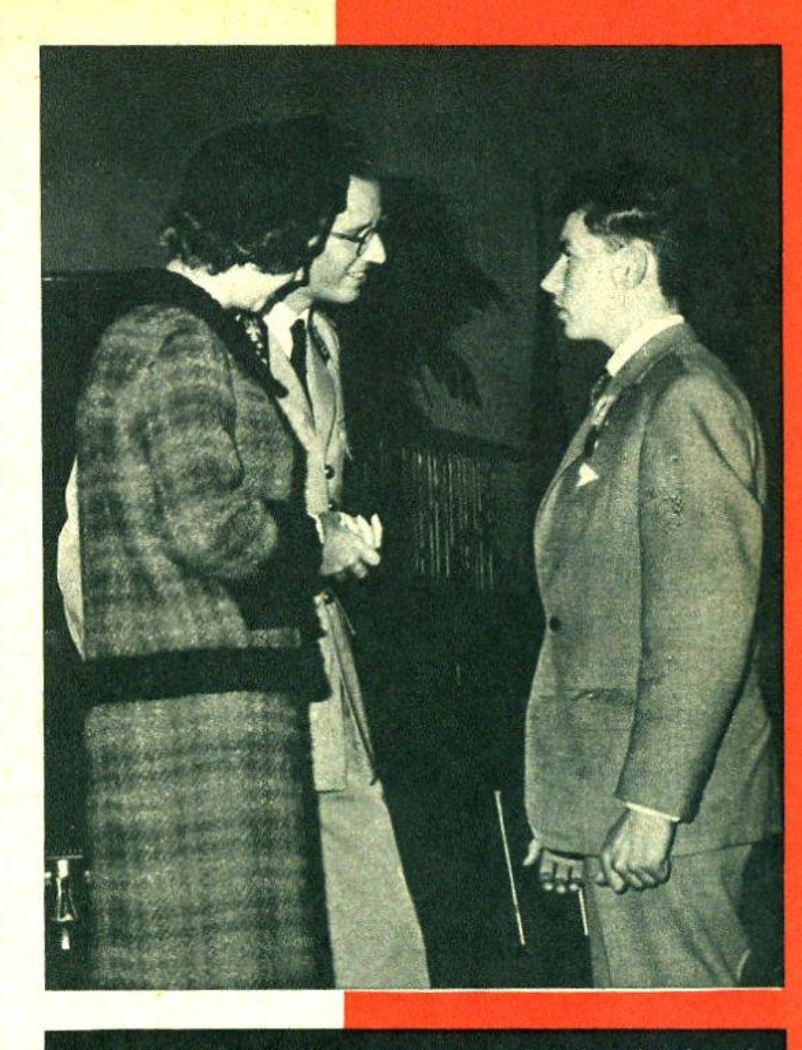
Le « Carnegie Hero Fund » eut bientôt des « succursales » en France, au Danemark, en Allemagne, en Suisse, en Italie, en Suède, en Norvège, aux Pays-Bas, et enfin en Belgique.

En 1911, la Belgique reçut 230.000 dollars or qui furent convertis en Fonds d'Etat belges et qui produisent depuis lors un revenu auquel s'ajoute la subvention versée au fonds par notre pays. Ces sommes permettent de secourir les héros dans le besoin et leurs familles.

Cette œuvre fonctionne depuis cinquante ans, et cet anniversaire a été célébré il y a quelques semaines à Bruxelles au cours d'une manifestation à laquelle assistaient le roi Baudouin et la reine Fabiola.

La « condition » à remplir pour obtenir une distinction du « Carnegie Hero Fund », c'est d'avoir exposé volontairement sa vie à un danger sérieux et imminent pour sauver la vie d'aurui. Depuis 1911, deux mille héros ont ainsi été récompensés; 131 d'entre eux sont morts en tentant de sauver leur prochain.

Ces hommes, ces femmes, ces filles, ces garçons n'étaient pas fait autrement que nous. Un jour la destinée les a confrontés à un devoir qui leur a paru plus important que leur propre sécurité. Ils ont eu du courage. Ce qui ne veut pas dire qu'ils étaient des surhommes. Le courage, c'est une victoire que l'on remporte sur soi-même. « Le courage, disait Mermoz, c'est d'avoir peur et d'y aller quand même... »



Max Dengier s'entretenant avec le roi et la reine lors de la dernière remise de distinctions du Carnegie Hero Fund. Il a quinze ans et il est ouvrier-plombier à Autre-Eglise. Pour porter secours à une petite fille tombée au fond d'un puits profond de 12 mètres et contenant 2 mètres d'eau, il se laissa glisser le long d'une corde. Des gaz délétères suintaient au fond du puits. Le jeune homme y demeura cependant jusqu'à ce que la petite fille, qui hélas avait cessé de vivre, ait été remontée. Il était à bout de forces, lâcha la corde et tomba dans l'eau du puits. Il réussit pourtant à se dégager et à remonter à l'air libre, au prix des pires difficultés et gravement intoxiqué.

NOUVELLE

CHAPITRE 1

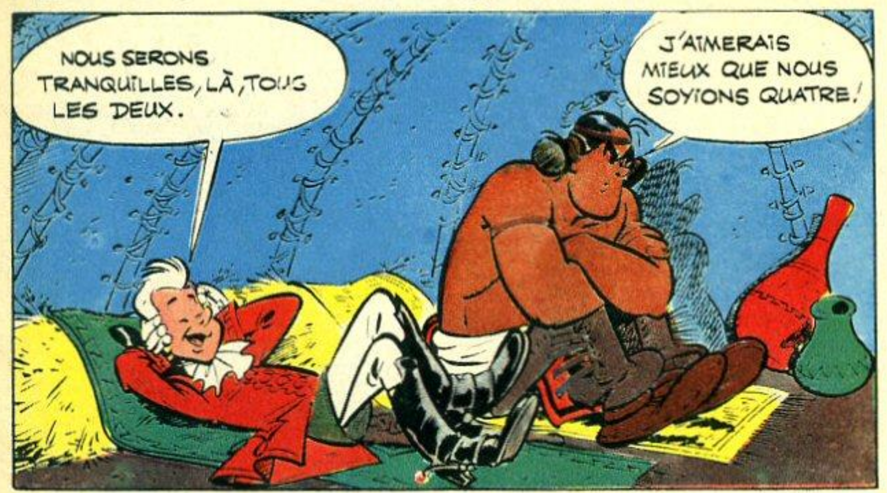








OUMPAH-PAH contre



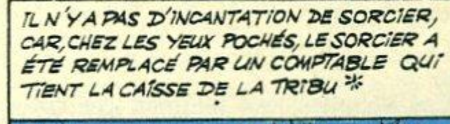


















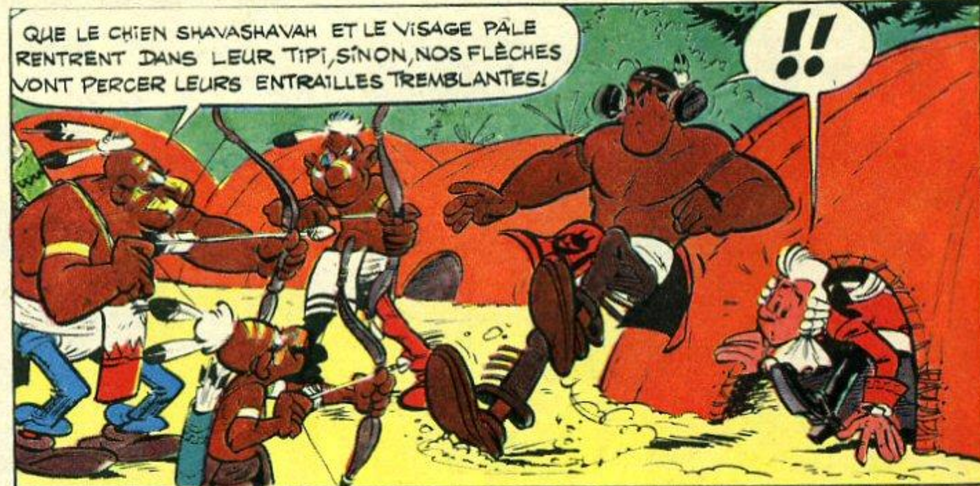


Foie-Malade

DESSINS : UDERZO — TEXTE : GOSCINNY

Oumpah Pah et son ami Hubert sont venus parlementer avec les Foies-Malades. L'accueil de ces derniers n'inspire pas confiance à Oumpah Pah.







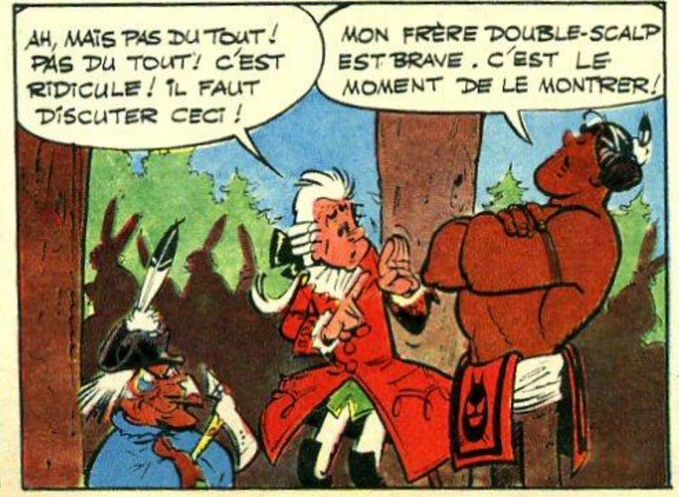








FOIE-MALADE EST UN CHIEN. SA PAROLE EST FAUSSE ET LA TRAÎTRISE DU CHACAL HABITE SES INTÉRIEURS. MON FRÈRE ET MOI ALLONS MONTRER AUX YEUX-POCHÉS QUE NOUS SAVONS MOURIR EN RIANT.





À SUIVRE



LE MATCH DE L'ATLANTIQUE

1492 : En découvrant l'Amérique par erreur, Christophe Colomb ouvre l'ère de l'Atlantique

IL paraît que les Vikings ont traversé l'Atlantique et abordé aux rives du Nouveau-Monde vers le 7e ou le 8e siècle déjà. C'est cependant de Christophe Colomb que l'on peut faire dater l'ère de l'Atlantique. C'est en 1492 que 69 jours de mer le conduisirent de Cadix à San-Salvador. Il croyait arriver aux Indes, d'ailleurs. S'il découvrit l'Amérique, ce fut sans le faire exprès. N'empêche qu'il inaugura cette conquête de l'Atlantique qui est une des pages essentielles de l'histoire de l'humanité, puisqu'elle jeta un pont entre les deux continents les plus actifs.

1819 Premier essai de la vapeur sur l'Atlantique : un voilier qui donnera son nom au premier paquebot atomique

Après la grande époque des voiliers, vint l'âge de la vapeur. Le premier navire qui utilisa la vapeur sur l'Atlantique était un voilier américain de 350 tonneaux : le « Savannah ». Ce voilier possédait un moteur auxiliaire. Il est vrai que le navire n'utilisa ce moteur que 3 jours en tout, et notamment pour faire une entrée triomphale dans le port de Liverpool en dégageant une fumée telle qu'une barque vola à son secours en croyant qu'il y avait le feu à bord.

1838 Dans le premier round de la course au ruban bleu, un navire à court de combustible et un équipage mutiné

La vapeur n'inspirait pas confiance. « Il est aussi chimérique, déclarait en 1836 un physicien anglais, de vouloir relier de façon régulière Liverpool à New York par bateaux à vapeur que de vouloir relier Liverpool à la Lune ! »

Et pourtant, deux ans plus tard, le « Great Western » inaugurait la ligne Angleterre Amérique. Il jaugeait 1775 tonnes et pouvait emmener 111 passagers. Sept personnes seulement, plus l'équipage, bien sûr, avaient consenti à lui confier leur vie. Il atteignit New York en 15 jours.

Il avait cependant été précédé par un autre navire anglais : le « Sirius ». Celui-ci, 4 heures avant l'arrivée de son rival, avait jeté sur les quais de l'Hudson une poignée de passagers couverts de suie et hébétés par le mal de mer. Ils naviguaient depuis 18 jours, étant partis de Cork, en Irlande. Dans les chaudières du « Sirius » avaient disparu 453 tonnes de charbon, 53 tonnes de résine, plus un mât, les vergues de rechange et une partie du mobilier du bord, car on avait manqué de combustible. Le capitaine Roberts, un vieux loup de mer barbu jusqu'aux yeux avait également dû réprimer, révolver au poing, une tentative de mutinerie de son équipage.

Le « Great Western » n'ayant mis que 15 jours pour la traversée tandis que le « Sirius » en avait dépensé 18, il fut le premier détenteur du ruban bleu.

Les voiliers, à la même époque, mettaient de 30 à 45 jours pour aller en Amérique et de 15 à 18 pour en revenir. Les vents et les courants sont, en effet, plus favorables dans le sens Amérique-Europe.

1859 Coupable d'être arrivé 40 ans trop tôt, le premier transatlantique géant ruine ses armateurs et finit à la ferraille

Peu à peu on prenait de la vitesse. En 1843 le « Great Britain », le premier navire en fer et à hélice, franchit l'Atlantique à 11 nœuds de moyenne. En 1839 un commerçant anglais, Samuel Cunard, fondait la Cunard Line, dont une unité, l'« Europa », atteignait en 1848 11,41 nœuds. En 1855 la Compagnie Générale Transatlantique, la célèbre compagnie française qui lance aujourd'hui le « France » était fondée et entreprenait la construction du « Washington », luxueux navire qui serait le premier transatlantique français. En 1856 le « Persia » portait le record à 13,90 nœuds.

En 1859, un géant anglais, le « Great Eastern » fit la traversée à 14,4 nœuds de moyenne. Coque de fer, 3 millions de rivets tous posés à la main, 210 mètres de long, compartiments étanches, 19.000 tonnes, 4.000 passagers, 2 roues à aubes et une hélice, 10 chaudières, 5 cheminées, le « Great Eastern » était un colosse. Malheureusement un barell bâtiment n'avait encore aucune utilité sur l'Atlantique. Il fut employé à la pose du câble télégraphique à travers l'océan et finalement échoua chez les démolisseurs.

1873 Dans le salon des premières, un soir de gros temps, une vache que personne n'avait invitée...

En ce temps-là une traversée n'était pas toujours une partie de plaisir. En tous cas pas pour l'équipage, les chauffeurs travaillant nuit et jour dans les chambres de chauffe, torse nu, jambes dans la boue, au milieu de la fumée, de la poussière, du fracas, fournissant à grands coups de pelle le charbon réclamé par la voracité des chaudières. Et les passagers eux aussi avaient leurs ennuis.

Les navires tanguaient et roulaient effroyablement. On s'éclairait aux bougies. Jules Verne, qui fit une traversée sur le « Great Eastern »,



raconte qu'un soir de tempête, un coup de mer défonça les barrières du parc à bestiaux et qu'une vache dégringola à travers une écoutille jusque dans le salon des premières, où elle atterrit au milieu d'un cercle de dames scandalisées.

Mais la vitesse augmentait toujours. On vit notamment deux bateaux français venir se mêler à la course au ruban bleu : le « Bretagne », qui atteignit 19,5 nœuds en 1887, et le « Tourraine », qui porta le record à 21 nœuds en 1892.

1935 Le pathétique destin du plus beau bateau du monde, détruit par le feu et envoyé à la démolition 7 ans à peine après son premier voyage

Le « Normandie » fit son premier voyage en 1935. C'était un merveilleux navire : 313 m. de long, 35 de large, 83.423 tonneaux de jauge brute, 2.000 passagers, et une salle à manger des premières qui avait exactement les dimensions de la Galerie des Glaces à Versailles. Il provoqua un engouement extraordinaire.

Il fit la traversée en 4 jours 3 heures et 15 minutes, à 30,30 nœuds de moyenne. Mais les Anglais aussi avaient leur géant tout neuf : le « Queen Mary ». Celui-ci porta en 1936 le record à 30,63 nœuds. Il y eut alors un coude à coude passionnant, dont, en fin de compte, le « Queen Mary » devait émerger avec 31,69 nœuds.

Le « Normandie » était à New York quand la guerre éclata. Réquisitionné par la défense américaine et rebaptisé « La Fayette », il fut promis au destin de transport de troupes. On se mit au travail pour le transformer. Le 9 février 1942, la lampe à souder d'un ouvrier travaillant dans un hall mit le feu à une pile de ceintures de sauvetage qui se trouvaient là. En quelques instants, le feu se propagea dans tout le bâtiment. Douze heures plus tard, noyé sous des torrents d'eau, le magnifique et malheureux paquebot se couchait dans la vase du port de New York. Il fut remis à flots en 1943 après 2 ans d'efforts inouïs et envoyé à la ferraille.

LE MATCH DE L'ATLANTIQUE



« Le France », magnifique bâtiment, que vous voyez ici sans cheminées.

« Le Normandie » qui fut le plus beau navire du monde.

« Le Liberté », récemment mis à la retraite.

1952 L'actuel détenteur du ruban bleu : un palace flottant dont les parquets cirés peuvent aussi supporter des tanks et des canons

Le « Queen Mary » et son frère cadet, le « Queen Elizabeth », achevé en Amérique en 1941, traversèrent toute la guerre sans encombre en servant de transport de troupes; avec le « Mauretania », ils ont transporté pendant la guerre 4 millions 400.000 hommes et parcouru à travers des océans infestés de sous-marins 10 millions de kilomètres. Une fois la paix revenue ils reprirent du service civil.

Aujourd'hui cependant, le ruban bleu n'est plus anglais, mais américain. Il appartient depuis 1952 au « United States », qui n'a mis que 3 jours, 10 heures et 40 minutes pour aller du bateau-phare de Nantucket, au large des côtes américaines, jusqu'à la pointe de Bishop Rock, extrémité occidentale de l'Angleterre.

Le « United States » est un navire relativement petit par rapport aux géants d'avant-guerre : 53.000 tonnes, 301 mètres. Mais c'est c'est un bâtiment ultra-moderne : 4 turbines, tôles soudées bord à bord, superstructures d'aluminium, cabines climatisées reliées par téléphone aux 4 coins du monde.

1962 La bataille de l'air et de l'eau pour la conquête de la route transatlantique

Tous les experts sont d'accord : 1962, l'année du premier voyage du « France », doit marquer l'ouverture d'une grande bataille pour la maitrise des routes de l'Atlantique. Bataille entre les compagnies maritimes, car plusieurs pays préparent ou ont en chantier de nouveaux paquebots. Bataille aussi entre l'avion et le bateau.

Avant la guerre le nombre des passagers traversant l'Atlantique en avion ne dépassait pas 200.000 par an. En 1957 il dépassa pour la première fois le million. Il est vrai que cette année-là les transatlantiques battaient également leurs records, avec 1 million 30.000 clients. Mais la lutte est sévère. Avantage de l'avion : il va plus vite et revient moins cher aux compagnies, il saute l'Atlantique 10 fois sur le temps que le paquebot achève une seule traversée, il n'a besoin que d'une dizaine de membres d'équipage, tandis que le « United States » en a 1200. Avantage du paquebot : il est agréable, confortable, et moins cher aussi.

Avenir Pour avancer plus vite et coûter moins cher, le bateau de l'avenir devra avoir des jambes

Les navires du type classique rencontrent un obstacle très simple : l'eau. La résistance que l'eau offre à leur avancement les empêche d'atteindre les vitesses qu'il faudrait. Le « France », pour faire 6 nœuds de plus, devrait doubler la puissance de sa machinerie. Ce n'est pas possible. Il y a bien un moyen de faire aller les transatlantiques plus vite en leur conservant leur forme actuelle : les construire plus long et plus effilés. Si le « Queen Mary » avait 600 m. de long au lieu de 310, il pourrait filer 50 nœuds. Mais alors se posent des problèmes de manœuvres, de mouillages insolubles.

Aussi sont-ce de nouvelles formules que l'on cherche. Il y en a plusieurs :

— Construire des transatlantiques sous-marins mus à l'énergie nucléaire. Sous l'eau, le problème de la résistance à l'avancement ne se pose presque plus. Plusieurs firmes anglaises travaillent depuis longtemps sur des projets de ce genre.

— Mettre en service des embarcations qui, au lieu de naviguer sur l'eau, flotteraient un peu au-dessus de la surface en reposant sur un coussin d'air. Des expériences ont été faites au-dessus de la Manche.

— Adopter des bateaux montés sur échasses et sur flotteurs, un peu comme les hydravions. Des embarcations de ce genre pourraient, dit-on, atteindre 80 nœuds. La Russie a déjà des ferry-boats s'inspirant de ce principe. Le Canada veut en construire pour naviguer sur les Grands Lacs. L'U.S. Navy étudie des plans de ce genre.

Qui sait, le transatlantique de demain

Qui sait, le transatlantique de demain aura peut-être — enfin ! depuis le temps que la chanson en parle... — des jambes.

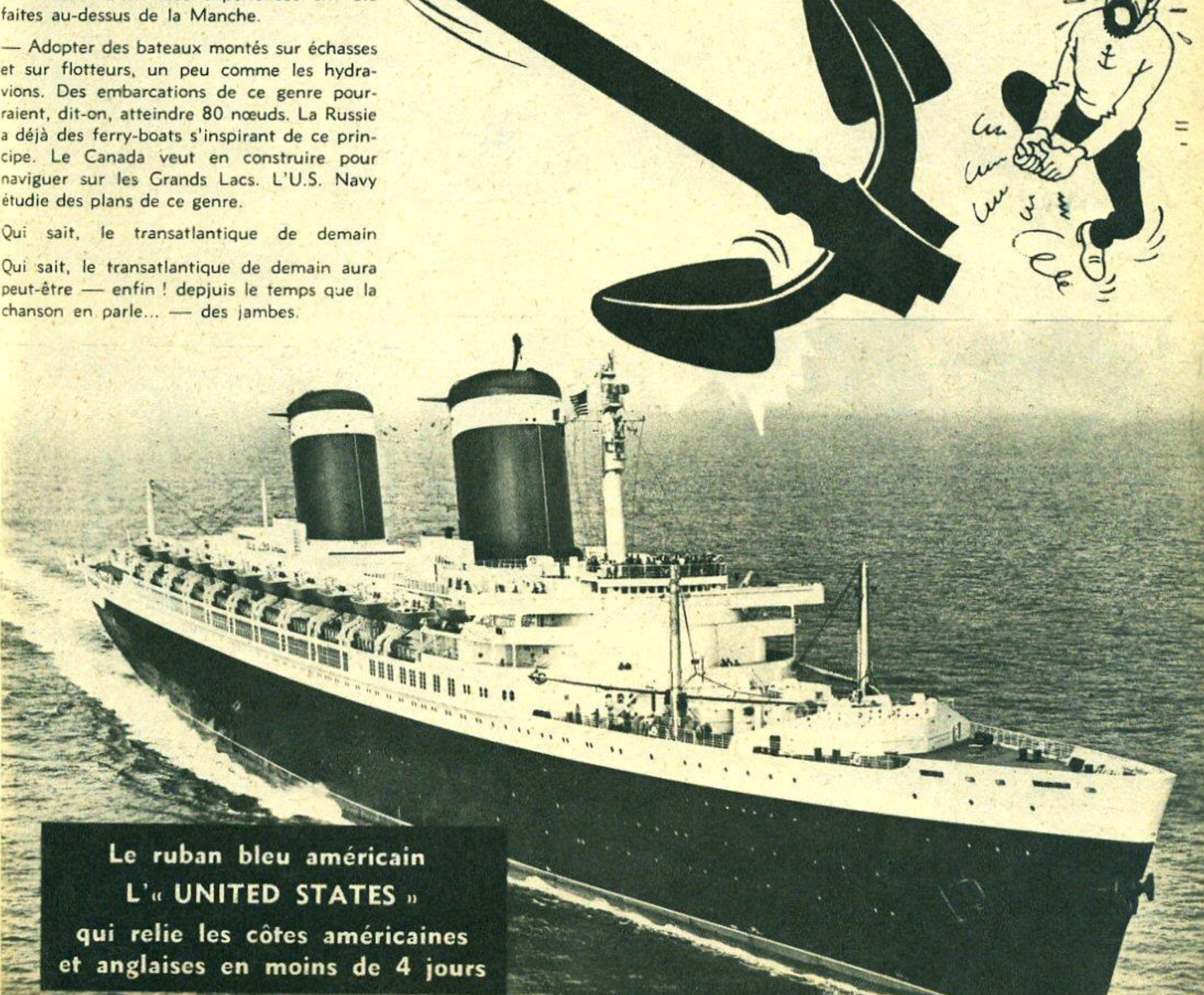
NAVIRES EN SERVICE *Une cinquantaine de paquebots sont actuellement en service sur l'Atlantique Nord.*

PRIX *Prix d'un passage pour New York en bateau, aller simple : 200 dollars en première classe, 225 dollars en classe cabine, 170 dollars en classe touriste. Ces prix sont les mêmes pour toutes les compagnies et sont des prix minima; ils sont majorés en certaines périodes de l'année.*

NŒUDS *Les nœuds dont il est question quand on évalue la vitesse d'un navire sont les nœuds qui étaient placés sur la ligne de loch servant autrefois à mesurer l'allure d'un bateau. Ces nœuds étaient à 15 m. l'un de l'autre. Chaque nœud filé dans l'espace de 30 secondes équivaut à 1 mille à l'heure. Un mille marin est la 60e partie d'un degré d'un grand cercle de la sphère terrestre, soit 1852 m. Un paquebot qui, par exemple, file 30 nœuds, fait du 55 km 500 à l'heure. Il ne faut jamais dire qu'un navire « fait tant de nœuds à l'heure ».*

RUBAN BLEU *Le ruban bleu n'est pas un trophée, un challenge, un diplôme que l'on remettrait à la compagnie possédant le navire qui a relié le plus vite l'Europe et l'Amérique. Ce n'est qu'une convention, une tradition, d'origine britannique. Il arrive cependant que le navire détenant le ruban bleu fasse flotter à son grand mât une longue flamme de cette couleur.*

CODE DE LA ROUTE *Il existe des règles de circulation très strictes à observer sur la mer. Ces règles veulent, par exemple, que l'on circule à droite et que l'on double par la gauche. Des mesures importantes ont été prises depuis le naufrage du « Titanic » : nombre des canots de sauvetage à bord, organisation au cours de chaque traversée d'un exercice d'alerte, mise en service de patrouilles relevant la présence des icebergs, etc..*



Le ruban bleu américain L'« UNITED STATES » qui relie les côtes américaines et anglaises en moins de 4 jours

CHLOROPHYLLE JOUE

Le général Biquet et le professeur Surboum prenn

















ET GAGNE ! par R. MACHEROT

maquis pour combattre Anthracite. Mais...

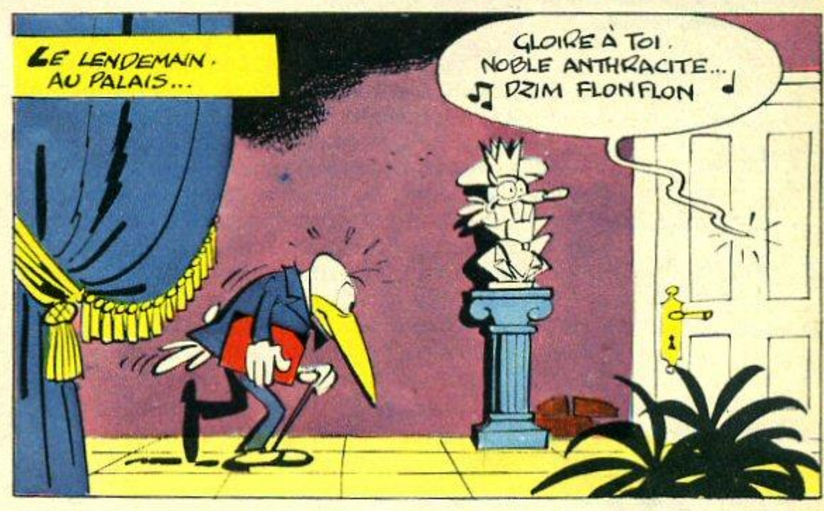








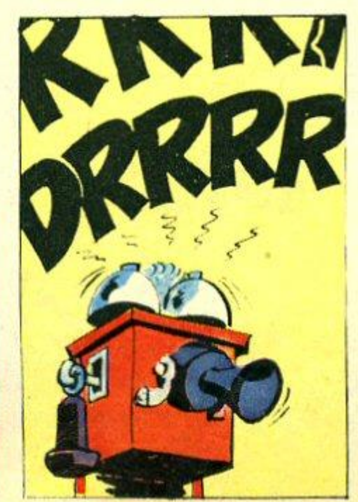














Nouveau b(o)uffon, Herbert affirme

LA PLUS NOBLE CONQUÊTE DU CHEVAL,

VOUS voulez mon avis ? Il s'est joliment mis le doigt dans l'œil, le naturaliste aux manchettes de dentelles, losqu'il a sorti son fameux aphorisme sur «la plus noble conquête de l'homme».

Mais non, Mr Buffon ! Il suffit de considérer, sur un quelconque hippodrome, ces longues files d'esclaves résignés qui patientent devant les guichets du Pari Mutuel, pour se rendre immédiatement compte que c'est en réalité le cheval qui a conquis l'homme.

Reportons-nous à l'âge de la pierre... à peine polie. Ce poney mal dégrossi, que nos lointains ancêtres dessinaient sur la paroi de leur caverne, n'était encore qu'une bête sauvage parmi d'autres. L'Homo soi-disant « Sapiens » la traquait à l'instar de l'ours ou de l'auroch.

Or, que constatons-nous quelque vingt siècles avant l'ère chrétienne ? Cette cavale pataude s'est muée en une élégante monture racée. L'astucieux animal s'est arrangé pour vivre confortablement aux crochets de celui qui se croyait naïvement son maître. Non seulement ce petit malin a obtenu de l'homme son logement et son avoine, mais plus d'un cheval va se tailler une célébrité qui lui vaut aujourd'hui de voir son nom figurer au dictionnaire. Ai-je ou non raison de proclamer que c'est bien le cheval qui a « possédé » l'homme ?

QUAND LA PIE MENE LA CHARGE

IL est mort aujourd'hui un homme qui faisait honneur à l'homme !

C'est par ces mots que le général des Impériaux, Montecuculli, salue l'annonce de la mort de Turenne, son redoutable adversaire. Le 27 juillet, devant Salzbach, un boulet avait frappé en pleine poitrine le maréchal dont le talent égalait la vaillance. Cette perte immense avait frappé de désarroi le camp français. La Pie, la brave jument de Turenne, était demeurée près du corps de son maître, tenue à la bride par un aide-de-camp. Le fougueux coursier piaffait de colère et d'impatience.

— Lâchez La Pie ! crièrent les soldats. Elle saura bien pour le venger nous mener à la victoire !

Et bientôt, on vit les fantassins s'élancer au pas de charge, précédés par un cheval qui trottait allègrement parmi les balles.

SANS «COPENHAGUE»

AU soir du 18 juillet 1815, Napoléon eût pu s'écrier, parodiant un mot célèbre : « Mon Empire, à cause d'un cheval ! ». En effet, sans Copenhague, le rapide cheval brun du duc de Wellington, ce dernier n'aurait probablement plus été là pour arrêter, dans les plaines de Mont-Saint-Jean, la marche de l'empereur vers Bruxelles.

Dans un ouvrage peu connu « Sport in War » (Le Sport à la Guerre), le capitaine anglais Lionel Dawron narre ce dramatique épisode de la bataille de Quatre-Bras, qui se déroula deux jours avant Waterloo.

Les troupes de Brunswick venaient d'y prendre une sérieuse « frottée ». Le généralissime Wellington lui-même s'était trouvé entraîné dans la confusion de la débandade. C'est alors qu'il n'avait dû son salut qu'à la vigueur des pattes de son coursier. Poursuivi par les escadrons français, Copenhague avait eu l'intelligence de se précipiter vers les rangs du 92[me] Gordon Higlanders. Il avait bondi par-dessus les lignes hérissées des baïonnettes écossaises, et avait déposé — un peu violemment — son honorable cavalier à l'abri des carrés amis.

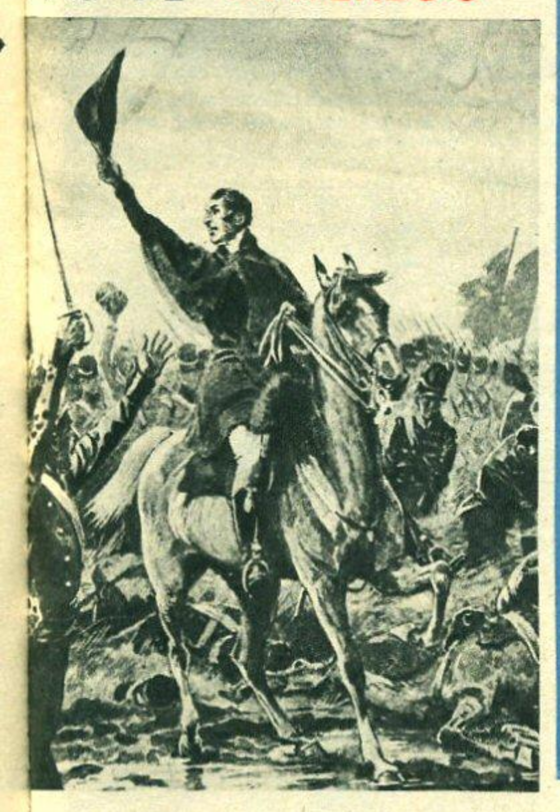
Copenhague vécut jusqu'à l'âge de 30 ans. En 1838, on l'enterrait avec les honneurs militaires. Sur sa pierre tombale, le Duc de Fer fit graver : « Cet humble instrument de la Providence partagea la gloire de la mémorable bataille de Waterloo ». Il lui devait bien ce témoignage de reconnaissance posthume !



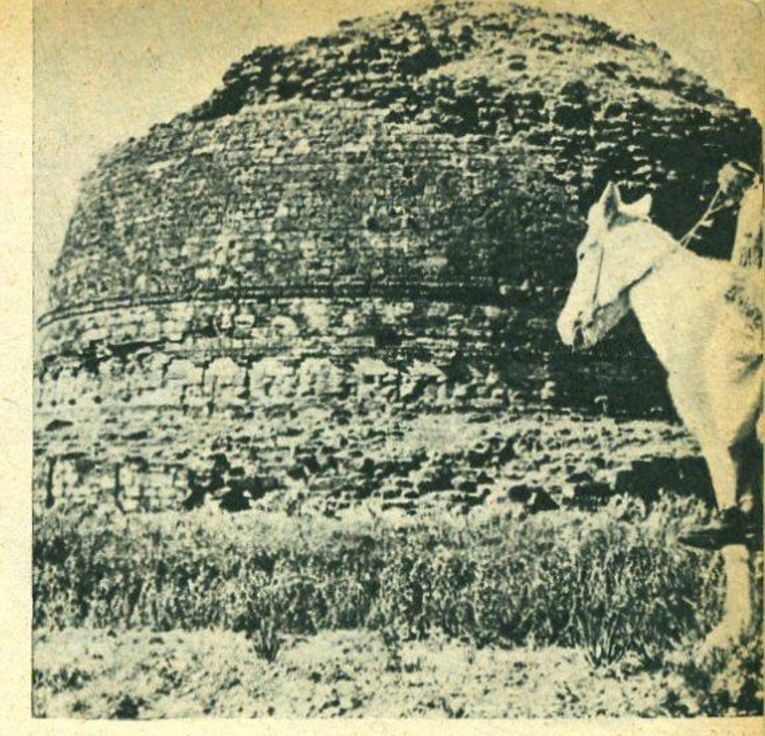
C'EST L'HOMME !



PAS DE WATERLOO



UNE VILLE DÉDIÉE... A UN CHEVAL



N E t'y risque pas, Alexandre ! Ce marchand n'est qu'un filou. Il m'a refilé un canasson vicieux, impossible à monter !

Philippe de Macédoine était, ce matin-là, d'une sacrée humeur. Ses meilleurs écuyers avaient déjà mordu la poussière en essayant de se hisser sur le dos du nouveau cheval blanc que le roi venait d'acheter. La bête s'obstinait à regarder fixement le sol. Elle ruait, puis se cabrait d'inquiétante façon.

— Père, permettez que j'essaie à mon tour ? demanda le jeune Alexandre.

Alors, le fils du roi fit exécuter à la bête un demi-tour, pour la placer face au soleil. L'animal sembla se calmer. Le gamin en profita pour saisir la crinière et lestement l'enfourcher.

— Et voilà ! lança le futur conquérant. Il était simplement énervé par la silhouette de son ombre sur le sol !

Le magnifique cheval blanc portait entre les yeux un singulière tâche foncée, qui dessinait vaguement une tête de taureau. C'est pourquoi Alexandre le baptisa « Bucéphale ».

Monté sur Bucéphale, il devait conquérir un immense empire et pousser jusqu'à l'Indus. Là, au cours d'une bataille contre Porus, roi des Indes, le vaillant animal devait trouver la mort. Alexandre-le-Grand lui fit faire d'imposantes funérailles. Sur la rivière Hydaspès, il lui bâtit un gigantesque tombeau circulaire — dont les ruines existent toujours — et qui servit de berceau à la ville de Bucéphalos.

Combien d'humains peuvent se vanter d'avoir reçu de tels honneurs ?

UN ROI DU STEEPLE-CHASE



A en croire les chansons de Geste, les preux de jadis avaient le caractère peu patient et le geste prompt.

— Mon pion vient de prendre ta dame !

— Pardon! C'est toi, avec ton coude, qui as fait reculer mon roi!

Et vlan ! D'un malencontreux coup d'échiquier sur le coin du crâne, Renaud de Montauban a définitivement fait « échec et mat » le neveu de Charlemagne !

Pour échapper à la colère de l'empereur, Renaud et ses frères — les quatre fils d'Aymon de Dordone — n'eurent d'autre ressource que d'enfourcher prestement leur bon cheval Bayard et de fuit au plus vite.

Cadeau de la fée Orlande, Bayard était — on s'en doute — un coursier pas comme les autres. Non seulement il pouvait porter sans fatigue sur son dos ses quatre copropriétaires, mais il était capable des plus merveilleuses performances. C'est ainsi qu'après avoir fendu du haut en bas, d'un coup de sabot, le « rocher Bayard » de Dinant, il franchit d'un seul bond la Meuse et put mettre à l'abri ses maîtres dans la forêt des Ardennes.

L'Ommegang belge célèbre encore toujours le légendaire souvenir de ce crack, qui eût fait un imbattable concurrent au grand steeple de Liverpool.





TRAQUENARD

Coup de théâtre : Ric Hochet accuse le beau-f























AU HAVRE

PAR TIBET
DECORS DE MITTEI
TEXTES DE A. DUCHATEAU

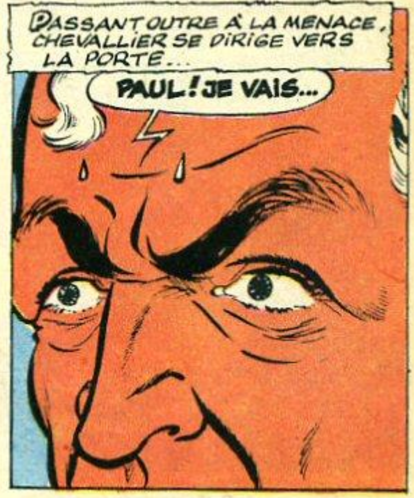
M. Chevalier d'avoir kidnappé le petit Marc...

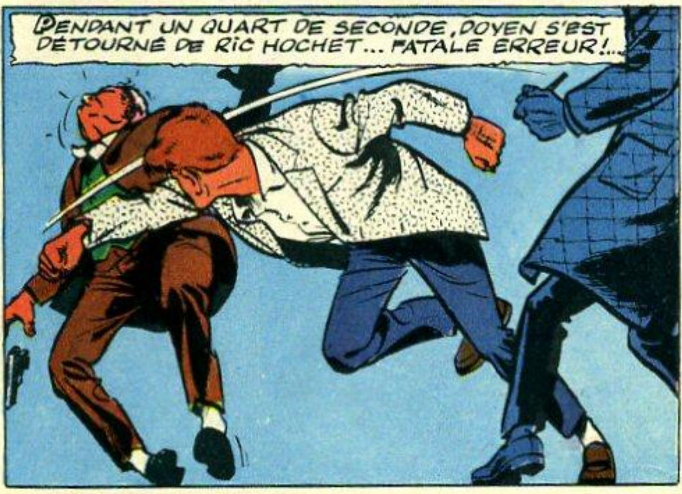


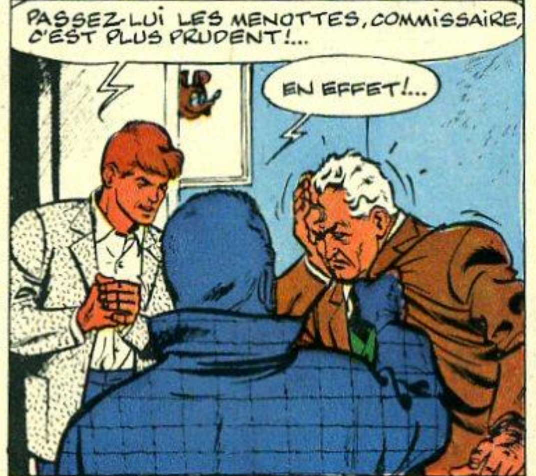






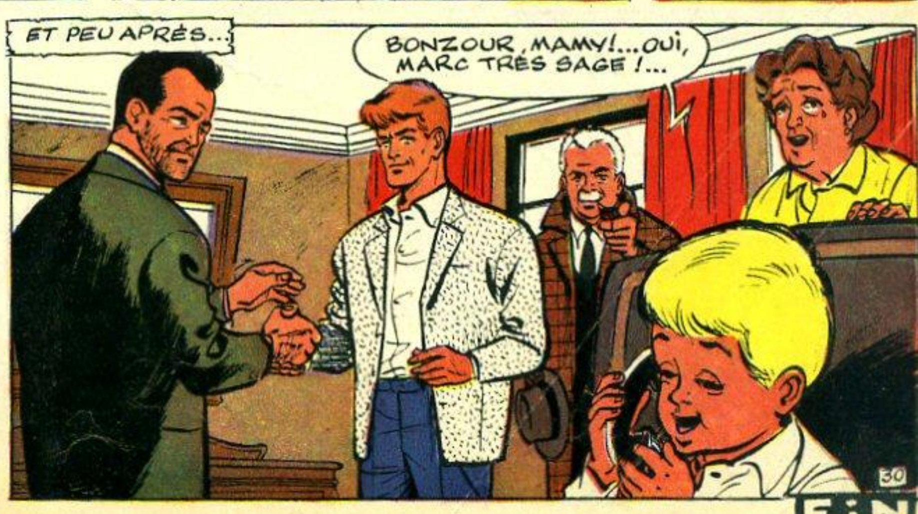












l'étrange pacte de























hans saukel

D'APRÈS UNE VIEILLE LÉGENDE ALSACIENNE PAR MITTEÏ























POUR SAUVER ABOU SIMBEL, 29 MOIS DE TRAVAUX GIGANTESQUES !

DES travaux d'une ampleur exceptionnelle sont en cours dans la Vallée du Nil. Il ne s'agit pas de ceux, commencés l'année dernière, du barrage d'Assouan, mais ils en sont la conséquence directe : ils concernent le « sauvetage » du temple d'Abou Simbel, menacé d'être recouvert par une épaisseur d'eau de 60 mètres !...

Parmi les projets qui furent soumis, certains prévoyaient une coupole étanche, d'autres un barrage semi-circulaire protégeant le temple. Ils avaient tous le même défaut : soustraire le temple à la vue et enlaidir le site. C'est en définitive le projet d'un architecte italien qui a été retenu. Projet qui est bien à la mesure de notre siècle, puisqu'il consiste à libérer le temple des roches qui le dominent et à le soulever ensuite à l'aide de 308 vérins hydrauliques jusqu'au-dessus du nouveau niveau qu'atteindra l'eau !...

Les ingénieurs italiens prévoient d'enlever d'abord toute la masse de roche qui se dresse derrière et au-dessus du temple, puis de creuser autour et au-dessous de lui des tranchées et des tunnels. Ils pourront ainsi construire pièce à pièce un immense caisson en béton armé, de 44 m de hauteur sur 71 de long, qui enfermera complètement le temple et la roche l'environnant. Cette énorme boîte pèsera environ 300.000 tonnes et ce sera certainement la masse la plus lourde jamais soulevée par l'homme...

L'opération de hissage sera évidemment longue et délicate. Les 308 énormes vérins ne monteront que de 2,5 mm à la fois. Et, à chaque gain en hauteur de 30 cm, des piliers en béton seront mis en place pour soutenir le temple et son caisson. C'est sur ces piliers que prendront appui les vérins pour un nouveau bond de 30 cm. Si tout va bien, en 29 mois, le temple d'Abou Simbel, avec ses immenses statues (hautes de 21 mètres) et ses salles souterraines sera ainsi surélevé des 60 m nécessaires pour qu'il domine le lac artificiel créé par la montée des eaux, lors de la mise en fonctionnement du barrage.



On reconstituera alors, au-dessus du temple, une colline naturelle, après avoir bien entendu démoli la partie superflue du caisson. La dernière étape consistera en la construction, devant le temple, d'un promontoire recouvert de terre qui reconstituera la berge originale du Nil.

Quand tout cela sera terminé — pas avant trois ou quatre ans — les statues colossales du temple d'Abou Simbel reprendront leur garde éternelle au bord de l'eau où se reflètent, en même temps que leur image, la puissance et la gloire impérissable des pharaons.

Ancien profil

Volumes creusés

Nouveau profil

(3) Berge et colline qui reconstitueront le paysage naturel.

Niveau du lac artificiel du barrage d'Assouan en cours de construction

(2) Les vérins vont soulever le caisson de 61 mètres en 29 mois.

(1) Le temple est isolé de la colline et enfermé dans un caisson de béton.

Poutres de renforcement

Chambres intérieures du temple

Nouvelle berge

Niveau actuel du Nil

Barrage de protection

Tranchée d'accès

14 rangées de vérins s'appuyant sur un plancher de béton.

0 10 20 30 40 m.

R. de N.

La poursuite infernale !

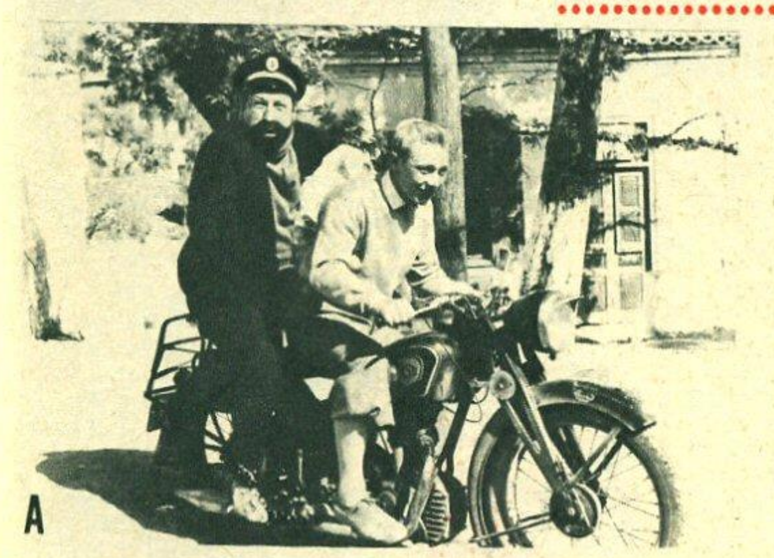


un jeu-concours présenté par N.S.U.

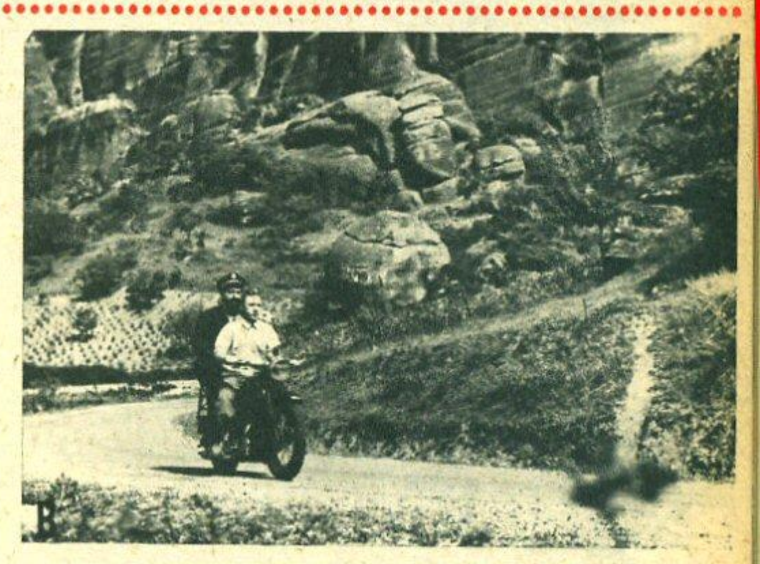


Tintin et le capitaine Haddock (ainsi que Milou) sont fermement décidés à élucider le mystère de la Toison d'Or. Pour cela, il faut retrouver un certain Scoubidouvitch... Nos héros n'hésitent pas à entamer sur une vieille moto, un voyage fertile en incidents sur une route semée d'embuches. Increvable, justifiant sa réputation de robustesse à toute épreuve, leur N.S.U. les mènera pourtant à bon port.

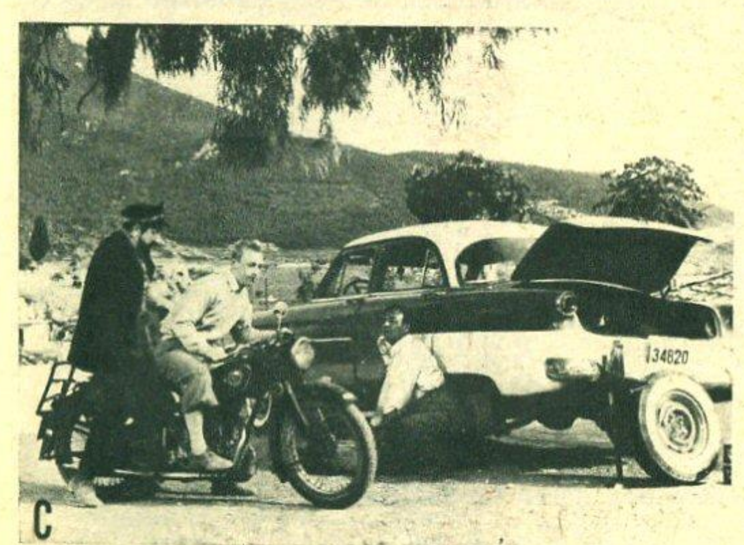
Voici quelques images du film « Tintin et le mystère de la Toison d'Or » qui illustrent cette séquence passionnante ! Mais attention ! Ces photos ne sont pas placées dans l'ordre chronologique. A toi de les reclasser ! Facile n'est-ce pas ? Alors, envoie vite ta réponse à N.S.U. — TINTIN.



A



B



C



D

Les 100 premières réponses exactes vaudront à leur auteur :

UNE MAGNIFIQUE PAIRE DE LUNETTES POUR VELO-MOTEUR ET MOTO DU TYPE ARMEE BELGE

De plus, tous ceux qui auront envoyé une réponse exacte se verront adresser un magnifique catalogue des modèles N.S.U. « Deux Roues ».

BON à retourner à N.S.U.-TINTIN, 1 à 7, av. P.-H. Spaak, Bruxelles 7. Remplir très lisiblement et à coller sur carte postale.

NOM : ....

Adresse complète : ....

.... Localité : ....

La première photo porte la lettre ....

La seconde photo porte la lettre ....

La troisième photo porte la lettre ....

La quatrième photo porte la lettre ....



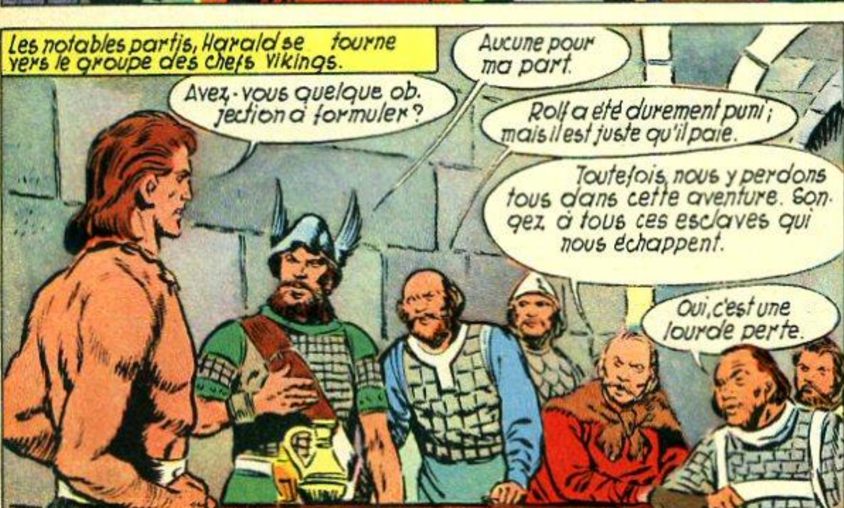


L'ESCADRE

Harald a vaincu Rolf et lui laisse

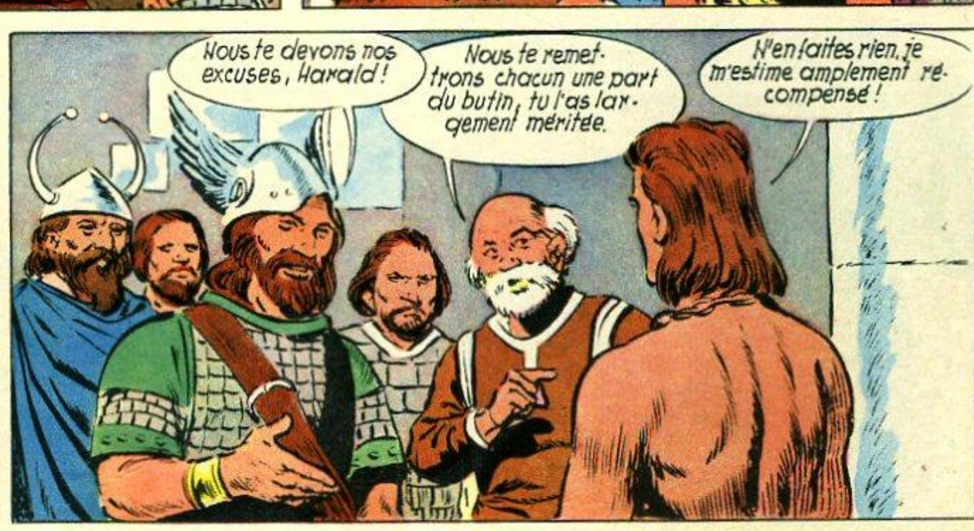














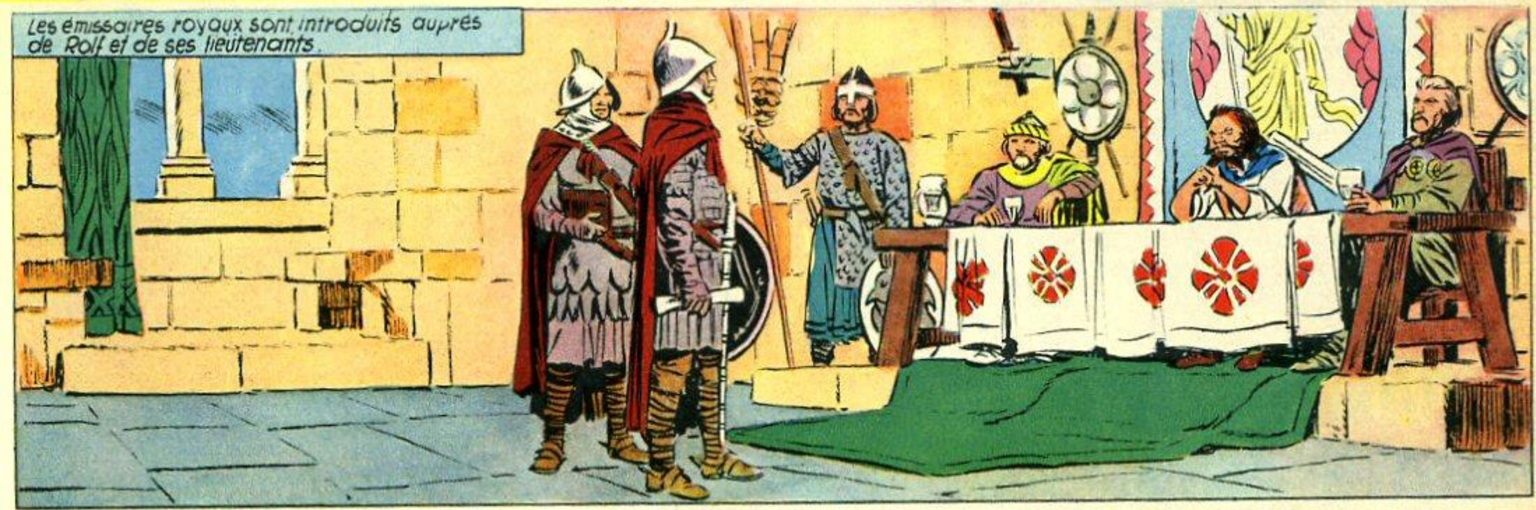




ROUGE

par L. & F. FUNCKEN

e en échange de celle des captifs.













Quelques instants plus tard...

Tu as bien fait de te cacher. Ton maître te réclame à corps et à cri, plus confiant que jamais en son fidèle conseiller.

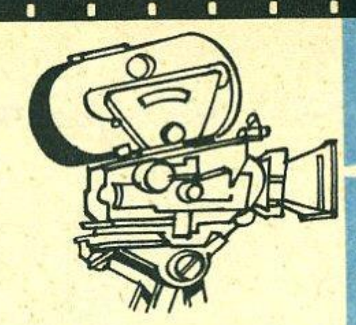
Voilà qui arrange bien nos affaires...







A SUIVRE



Photos : Incom Centro Cinematografico, United Artists B.C.P., Standard films, Discibel, 20th Century Fox, Gaumont, Belga-Films, Optima-Films.

Fernandel



L'HOMME AUX CENT VISAGES

SON PARTENAIRE PREFERE: LUI-MEME



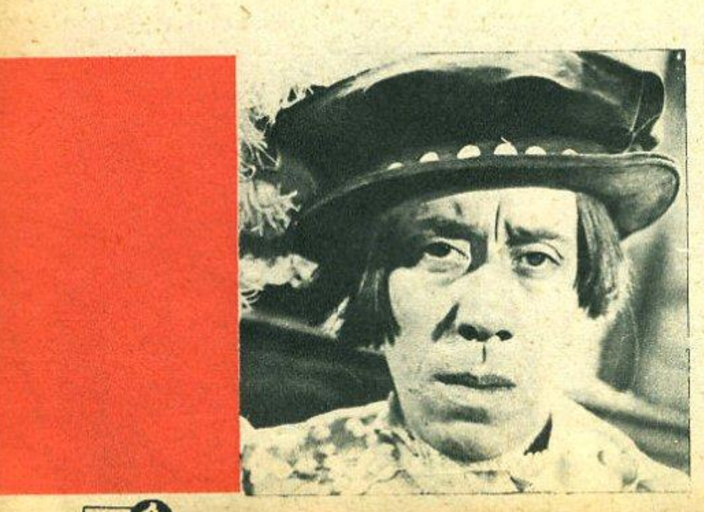
CRESUS, Les Cinq Sous de Lavarède, Don Camillo, François 1er, le Couturier de ces Dames, Dynamite Jack. A chaque film, c'est un autre Fernandel que l'on retrouve sous le même masque, sous la même pointe d'accent marseillais. Il est tour à tour cow-boy, prince hindou, matelot, curé, monseigneur même. Mais si Fernandel peut être drôle, il peut être dramatique aussi. Trop souvent on l'a pris pour un pitre ; aujourd'hui, on reconnaît en lui l'acteur complet. Si peu d'hommes sont capables d'émouvoir, encore moins sont capables de faire rire ; lui, il est capable des deux.

... et il a raison : Fernandel n'est jamais plus drôle qu'avec Fernandel. Pour en avoir la preuve, il suffit de voir son dernier film «Dynamite Jack», qui constitue bien plus qu'une satire du Western,... une vengeance, a dit Fernandel. Notre vengeance à nous, Marseillais, d'avoir fait un vrai Western sans un seul Américain. Çà leur apprendra à faire « Fanny » sans un seul Marseillais !













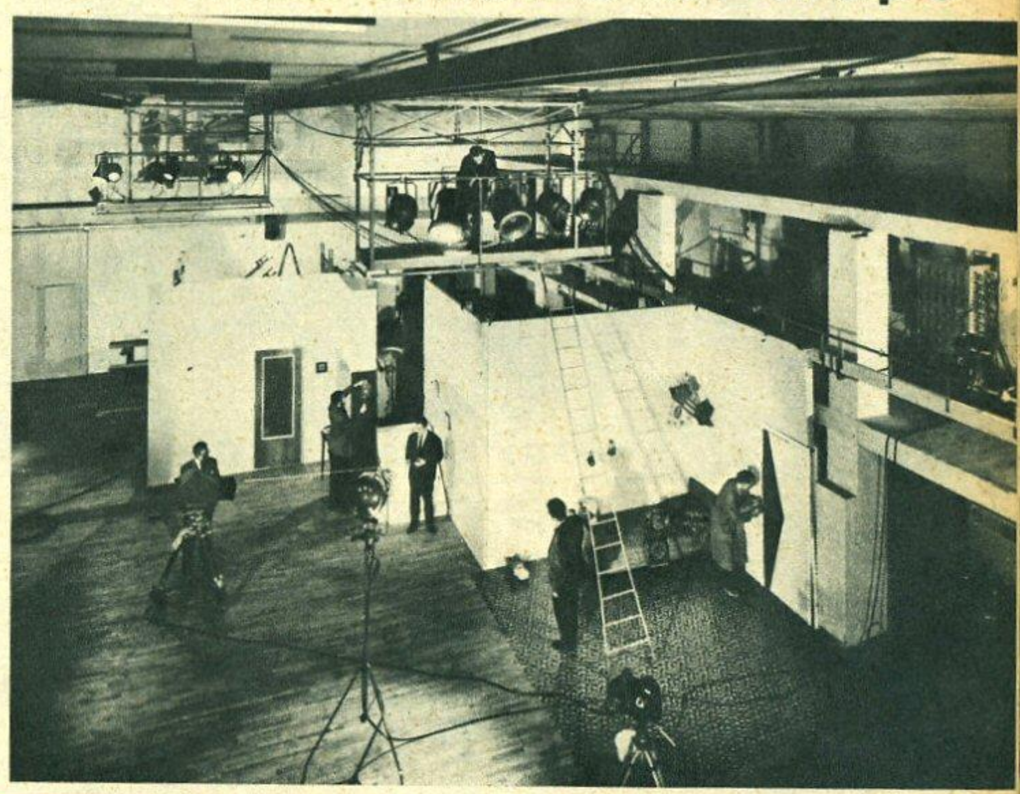
EN BELGIQUE :
Un des plus modernes studios d'Europe

C'EST aux portes de Bruxelles, plus précisément rue Marconi, à Forest, que se trouvent ces nouveaux studios de cinéma.

Conçus d'une manière rationelle, ils groupent tous les départements nécessaires à la réalisation de films publicitaires et d'entreprises : Un immense plateau insonorisé dont la superficie est voisine de 400 m2, une cabine haute tension de 400 KW qui fournit le courant aux nombreux spots et projecteurs nécessaires au tournage dans des décors les plus difficiles à éclairer, un studio d'animation et de trucages, équipé d'une table d'animation et d'une batterie de spots.

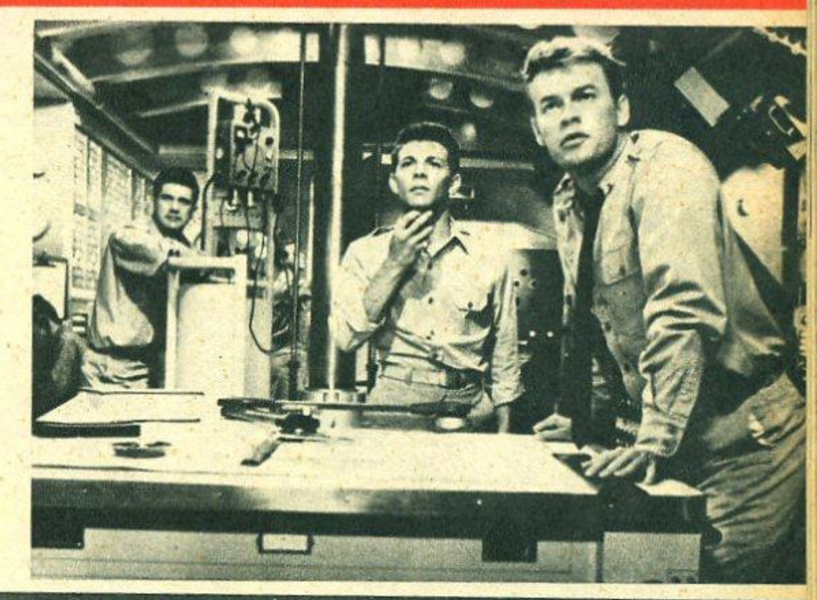
Enfin, situé au rez-de-chaussée, devant le plateau de prises de vues, un atelier pourvu de toutes les machines à bois électriques nécessaires à l'élaboration de décors, de meubles et d'accessoires divers.

Ces nouveaux studios B.C.P., dotés d'un équipement technique de premier ordre, contribueront à coup sûr à l'implantation du label « Belgique » dans les pays étrangers, et plus particulièrement dans les pays du marché commun.



LE SOUS-MARIN DE L'APOCALYPSE

Amateurs de science-fiction, prenez place à bord du sous-marin expérimental atomique « Seaview » commandé par l'amiral Nelson. Depuis le nez en matière transparente, vous y verrez ce que Jules Verne lui-même n'aurait pu imaginer.



FONDEE EN 1919, « UNITED ARTISTS » A PRIS UN NOUVEL ESSOR

LA première réalisation de la nouvelle compagnie « Sa Majesté l'Américain » remporte le succès escompté. « United Artists » prend un départ fulgurant. Mais Griffith se retire en 1933. Douglas Fairbanks meurt en 1939; d'autres membres de la société abandonnent peu à peu.

En 1950, « United Artists » n'a plus aucun film en distribution. Des fondateurs, il ne reste plus que Mary Pickford et Charles Chaplin. C'est à ce moment qu'un groupe de jeunes et dynamiques représentants de l'industrie du film propose de racheter les parts des deux fondateurs qui acceptent ce nouveau conseil de direction, à l'essai d'abord, puis définitivement.

Une ère de prospérité commence; à la fin de l'année, la compagnie enregistre un bénéfice de 313.000 dollars, pour la première fois depuis 1946.

Aujourd'hui, grâce à sa résurrection « United Artists » est à nouveau à même, selon sa devise, d'offrir aux spectateurs le meilleur de la production cinématographique indépendante.



Moment historique : Charles Chaplin entouré de gauche à droite par D.W. Griffith, Mary Pickford et Douglas Fairbanks, signe devant leurs avocats l'acte de constitution. « United Artists » est née. Nous sommes le 17 avril 1919.



LA HORDE

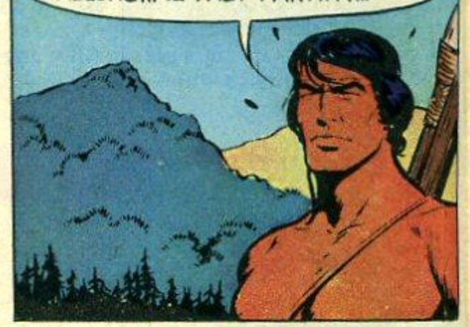
Tounga a quitté la horde, ca







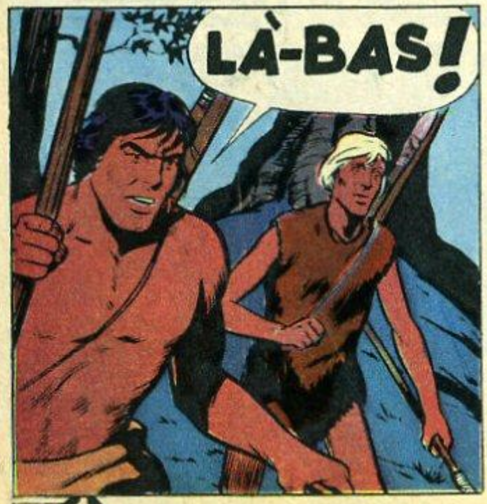














MAUDITE !

é un véritable frère en Nooun...

PAR E. AIDANS.





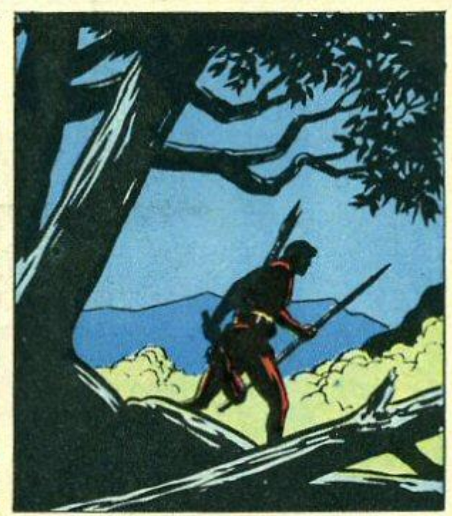




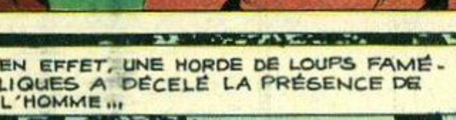




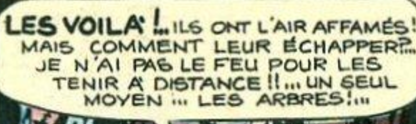
















A SUIVRE

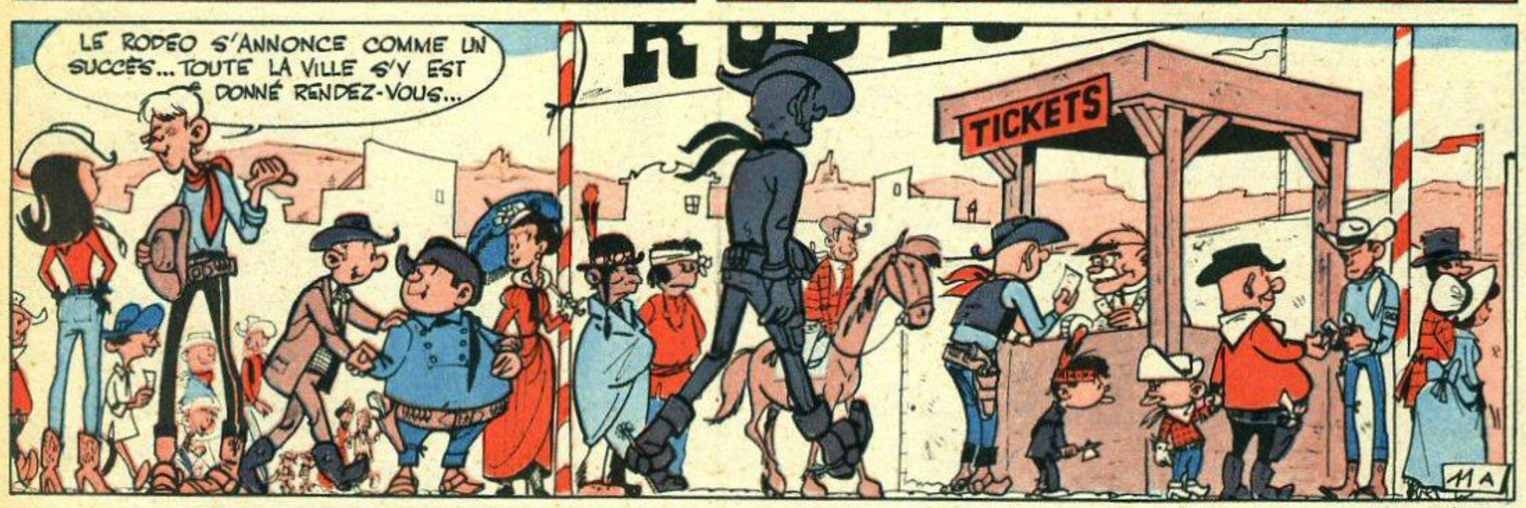


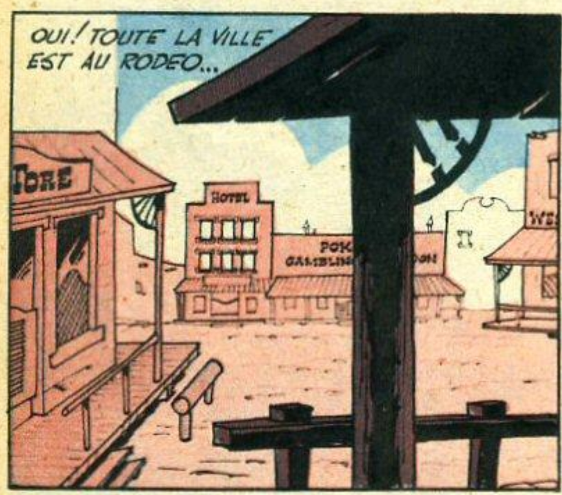
L'OR des

Pour rembourser les 1.000 dollars qu'il doit a



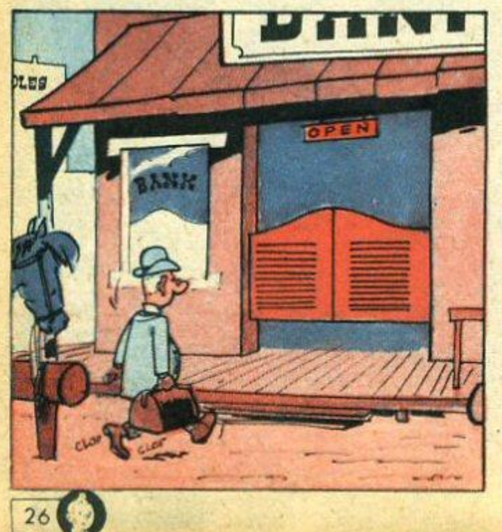










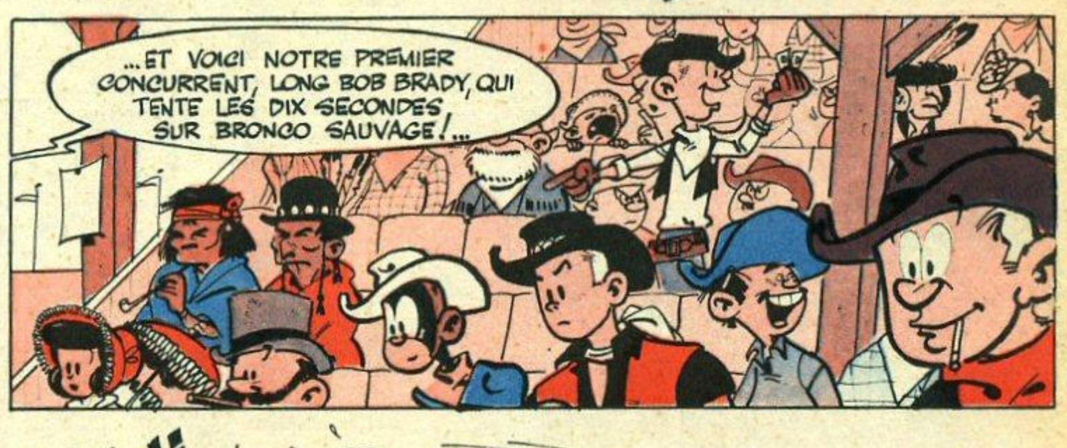


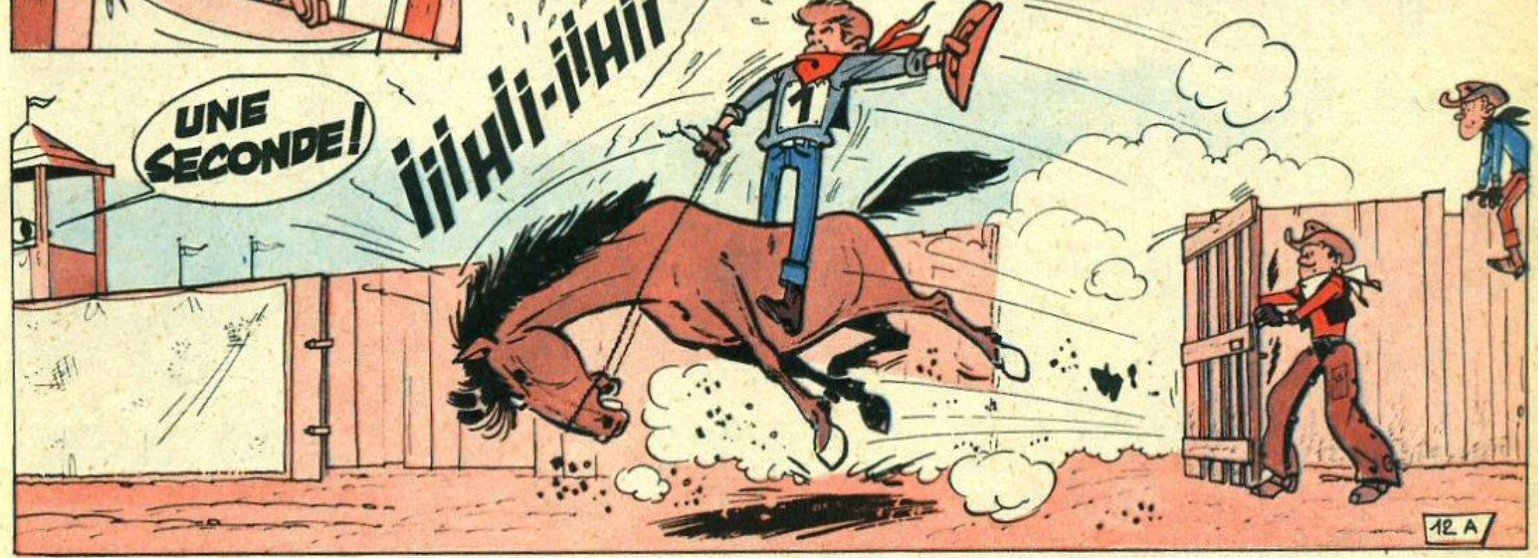


NAVAJOS

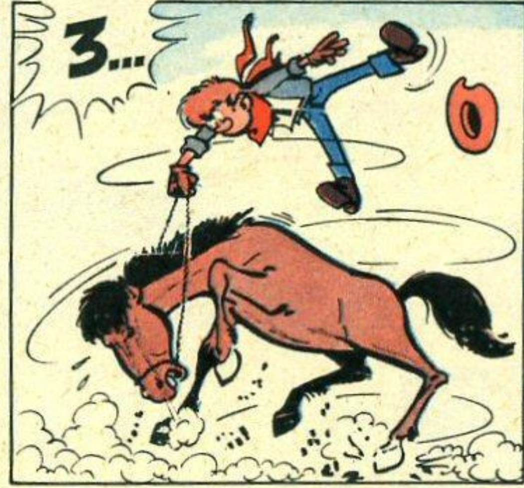
PAR GREG,

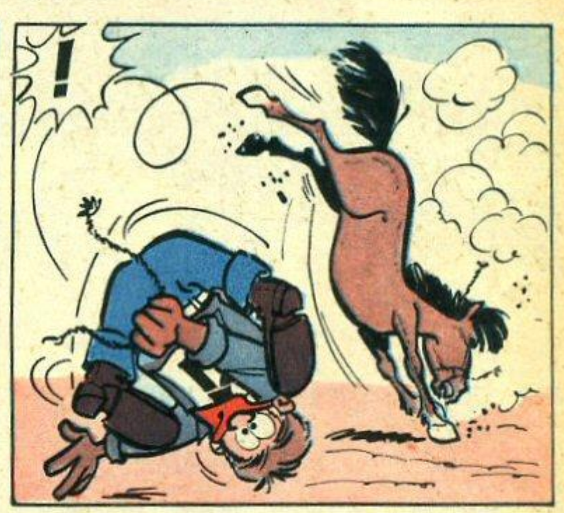
…marchand de porcelaine, Pedro tente sa chance au rodeo.





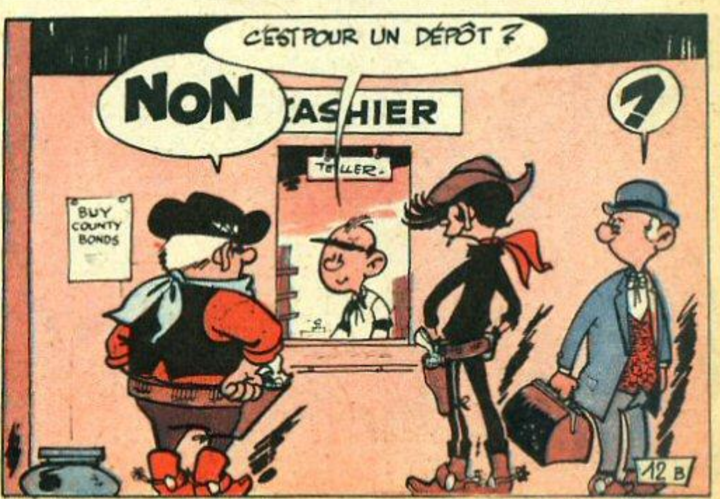






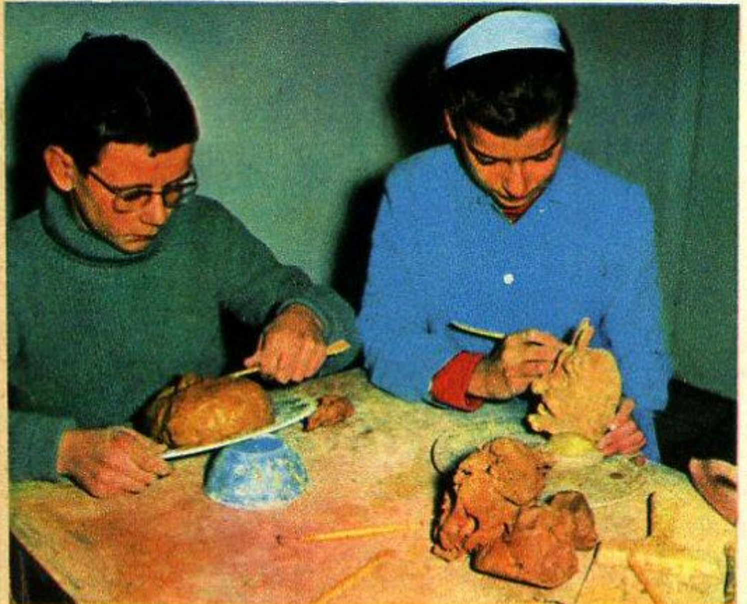






A SUIVRE

Enseignement original : les dessins qui ornent le mur sont des œuvres collectives où chacun a apporté sa note particulière.



Certains élèves préfèrent les joies du modelage à celles de la peinture.

L'ATELIER DES MOINS DE QUINZE ANS

Je vais à l'atelier, dit Jean-Louis.

Pour sept cents jeunes garçons et filles, ce mot d'atelier revêt un sens précis. Finies les parties de billes ou de marelle pour occuper les désœuvrés ! Jean - Louis consacre désormais ses loisirs aux beaux-arts : peinture, décoration, modelage — ces jeux d'artistes n'ont plus de secrets pour lui !



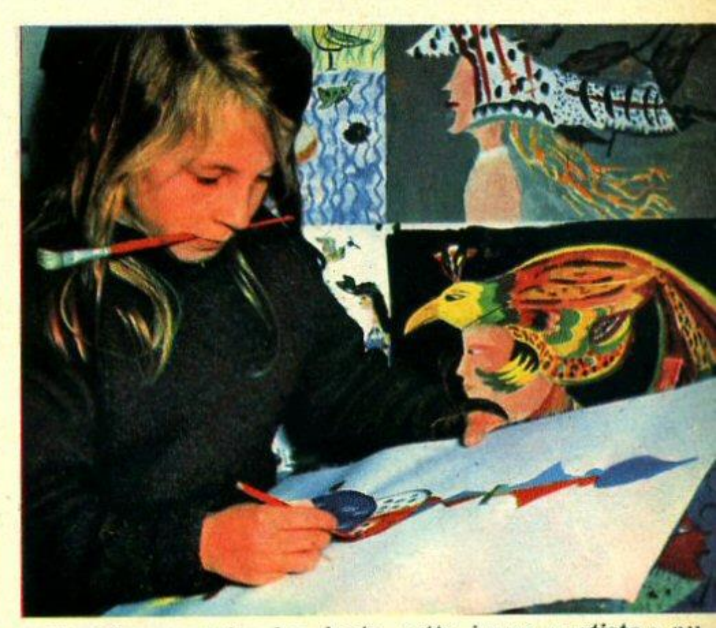
Le génie n'est qu'une longue patience... Pour l'heure, cette fillette ne songe qu'au plaisir d'étaler ses couleurs.

ET ne croyez pas que l'atelier en question soit installé dans un grenier quelconque, ou un réduit obscur dans quelque arrière-boutique ! Non. Jean-Louis se rend, la tête haute et le sourire aux lèvres, son carton à dessin sous le bras, au Musée des Arts Décoratifs, installé dans le Palais du Louvre, rue de Rivoli, à Paris. Les gardiens le connaissent bien ; ils lui adressent un signe amical... Gravement, notre ami traverse plusieurs salles et galeries, jusqu'à ces deux pièces du Pavillon de Marsan où se trouve « l'Atelier ». Ses hautes fenêtres ouvrent sur la rue de Rivoli et sur la magnifique perspective des Tuileries. Son ameublement se compose de tables et de tabourets ; les murs sont garnis de dessins. Ce n'est pas le seul atelier pour les jeunes qui existe à Paris, mais c'est le seul qui soit patronné par un musée — le Musée des Arts Décoratifs.

Il y avait, au lycée Janson de Sailly, un professeur de dessin, M. Belves qui, psychologue autant que professeur, savait les joies et les bienfaits que les jeunes peuvent tirer du dessin.

M. Belves occupait en outre ses moments de loisir à faire des dessins pour les albums du « Père Castor » et il connaissait bien l'atelier où son éditeur, Flammarion, en face du Luxembourg, invitait quelques garçons privilégiés à venir dessiner le jeudi. Il rêvait d'étendre cette expérience et de mettre à la portée des jeunes les chefs-d'œuvre des musées nationaux. Il en fit part au conservateur du Musée des Arts Décoratifs. Celui-ci, tout conservateur qu'il fût, avait un esprit novateur. Il comprit l'intérêt de l'expérience et mit à la disposition de M. Belves deux pièces consacrées jusque-là aux « réserves ».

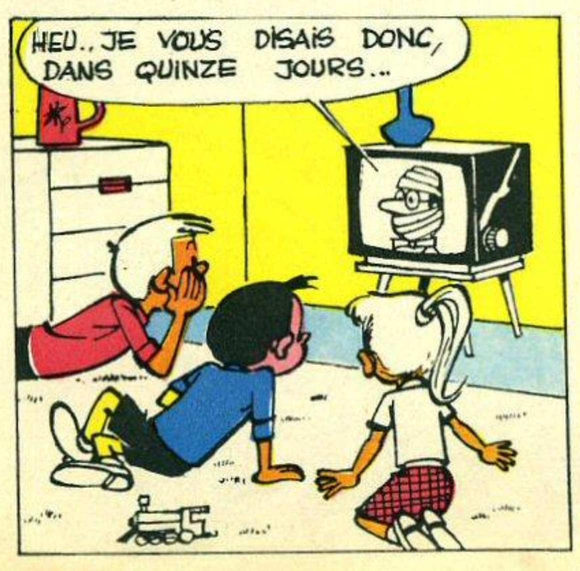
(SUITE PAGE SUIVANTE)



Le pinceau entre les dents, cette jeune « artiste » au petit visage grave semble ignorer le monde extérieur.

LA GRANDE NOUVELLE

CHAPITRE 2







SUITE DE LA PAGE 29

L'ATELIER DES MOINS DE 15 ANS

C'est ainsi que l' «atelier des moins de quinze ans» ouvrit — modestement — ses portes. Modestement, car il ne comptait alors que... trois élèves.

Aujourd'hui, ils sont sept cents (garçons et filles). M. Belves a dû s'adjoindre plusieurs collaboratrices et regrette qu'il y ait trop de demandes pour le nombre de places disponibles...

Certaines leçons débutent par une visite du musée, ou par la projection d'un film sur l'art, afin de stimuler l'imagination des jeunes artistes et de leur donner l'envie de créer à leur tour quelque chose d'artistique.



Il arrive au peintre de prendre une pose qui n'est pas toujours artistique!

PEINTURE ET PSYCHOLOGIE

Bien entendu, nos jeunes peintres ne sont pas astreints à copier un modèle.



Sous l'œil paternel d'un gardien du musée, une petite fille est si attentive à ce qu'elle fait, qu'elle n'a même pas remarqué le photographe.

Les récentes découvertes en matière de psychologie enfantine ont bousculé quelque peu l'enseignement traditionnel; on s'est aperçu que le dessin était pour l'enfant une activité naturelle, un moyen pour lui de s'exprimer librement. Il suffit de lui mettre un crayon ou un pinceau entre les mains et de le laisser libre de s'en servir selon son inspiration et son humeur, sans lui imposer aucun style. C'est ainsi qu'il pourra tirer le meilleur profit de son travail. Le résultat est d'ailleurs souvent charmant et très réussi. Et si ce n'est pas très joli, qu'importe ! A huit, dix, douze ans, on ne dessine ou on ne peint pas pour devenir aussi célèbre que Rembrandt ou Salvador Dali ! On dessine pour son plaisir et c'est très bien ainsi. D'ailleurs, ce que les adultes apprécient le plus dans les « œuvres » des peintres en culotte courte, c'est la spontanéité, la fantaisie, l'originalité. Ce qui est le plus intéressant, c'est la vision du monde dont témoignent ces peintures. Que cette vision soit inattendue, très personnelle, rien d'étonnant à cela — au contraire ! Peindre ce qu'on ressent comme on le sent est une excellente façon de se « défou ler », de se « décomplexer » comme di sent les psychologues. On se délivre d ses soucis, des problèmes qu'on se pose de tout ce qui vous heurte et vous agac — même inconsciemment — en s'expri mant avec des crayons et des pinceaux Et cette délivrance inconsciente est trè salutaire. Elle procure une détente qu s'accompagne d'un épanouissement psy chologique indéniable.

En même temps, peinture ou mode lage vous aident à acquérir du goût e de l'adresse et c'est là que M. Belves e ses collaboratrices interviennent utile ment en guidant leurs élèves, en leur ap prenant la technique du dessin, de la peinture ou du modelage, en leur mon trant la façon de tenir un pinceau, d'éta ler les couleurs sans bavures, etc. Et aus si en leur expliquant pourquoi les chefs d'œuvre du Musée du Louvre sont des chefs-d'œuvre.



Devant un heaume qu'il s'agit de reproduire, quatre «artistes» rivalisent d'attention soutenue.

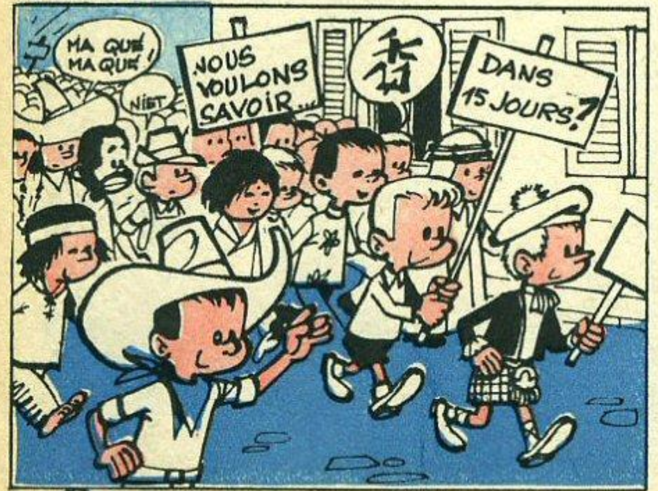
Les élèves de l'atelier des moins de quinze ans sont d'ailleurs « nourris » de ces chefs-d'œuvre qui les entourent et qui contribuent pour une part importante à former leur goût. Mais en dehors de quelques exercices nécessaires au point de vue technique, ils restent libres de suivre le fil de leur inspiration et quand le soir tombe et qu'ils quittent « leur » atelier, ils ont le cœur plein d'allégresse.

Reportage Georges LE ROUGE.

LA GRANDE NOUVELLE

CHAPITRE 2bis

MAIS DU MONDE ENTIER DES IMPATIENTS AFFLUENT !



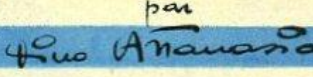


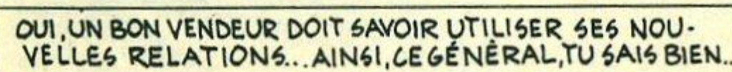


MODESTE et POMPON



LE GENERAL BRICOLEUR









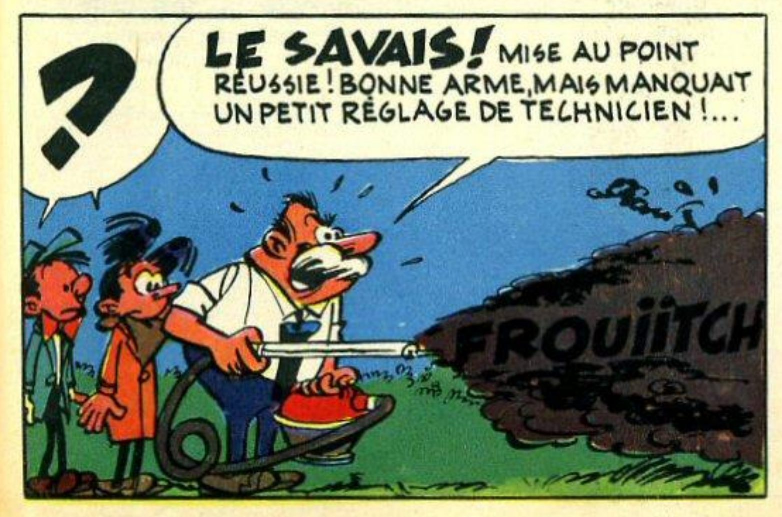














LE MOTEUR « XK S » EN HABIT D'APPARAT !

JAGUAR MARK X

SIR WILLIAM LYONS peut être terriblement fier de cette « super » conduite intérieure qui établit indéniablement un nouveau critère dans cette catégorie d'automobiles !

Ne serait-ce que le style tout à fait personnel de la carrosserie — pourtant Jaguar à 100 % — qui contraste nettement avec tout ce qui est produit aujourd'hui.

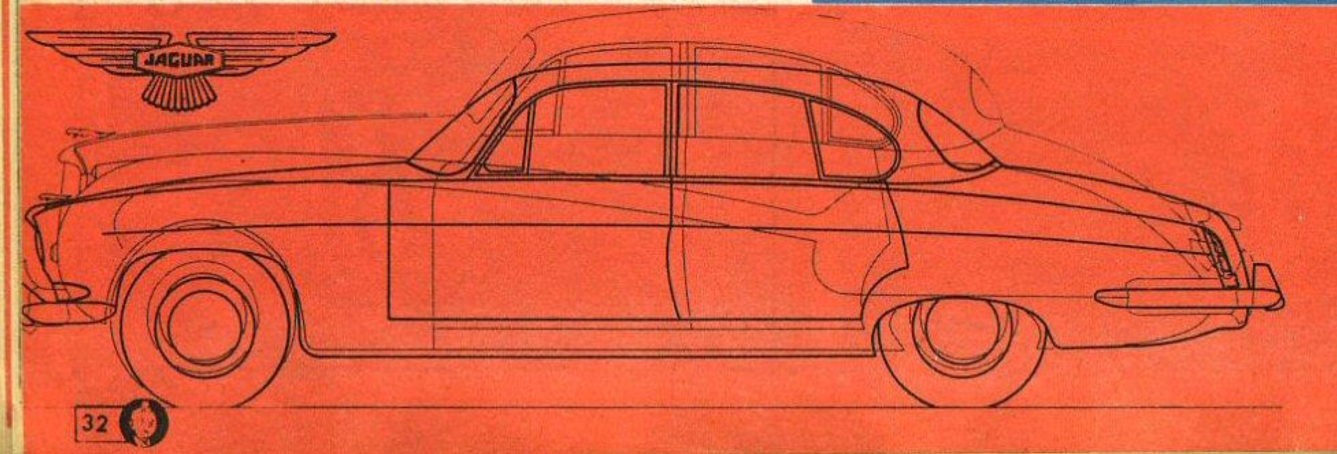
Incorporant la célèbre mécanique du modèle « E », cette nouvelle carrosserie autoportante se révèle comme étant superbement dessinée pour accueillir cinq personnes dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.

Par une étude judicieuse et une répartition minutieusement établie des différents accessoires de la mécanique, on a pu créer un habitacle particulièrement vaste compte tenu des dimensions extérieures et, de plus, grâce à la conception très originale de la suspension arrière et de la disposition des deux réservoirs à essence dans les ailes arrière, la Mark X bénéficie d'un coffre à bagages d'un volume total de 765 dcm3 particulièrement net et dégagé. Il faut remarquer que le volume réservé à la roue de secours et aux outils n'est pas compris dans ces 765 dcm3.

Non seulement la Mark X est plus confortable, plus rapide et mieux achevée que la Mark IX (qu'elle remplace), mais ce qui est mille fois plus remarquable, c'est que son prix reste du même ordre ! Voilà le « Miracle Jaguar »...

UNE MERVEILLEUSE INSTALLATION DE CHAUFFAGE

La Mark X est équipée d'une superbe installation de chauffage et de ventilation, 100 % Jaguar, caractérisée par la simplicité de ses commandes et par un débit particulièrement élevé. Pour cela, on a fait appel à un système de servo-commande à trois touches actionnant un dispositif de servo-commande branché sur la dépression règnant dans les tubulures d'admission d'une part, et d'autre part à deux ventilateurs bi-vitesses.



Ce dessin permet de juger l'évolution des lignes et des volumes qui sépare la Mark X de la Mark IX qu'elle remplace.

Le Miracle Jaguar

Il faut féliciter Sir William Lyons et ses collaborateurs de l'effort qu'ils font pour offrir à une clientèle toujours plus vaste des produits vraiment remarquables et sans équivalent à des prix toujours comparativement plus bas... Jaguar vend sa Mark X une fois et demi moins cher que la Lagonda « Rapide » qui ne lui est même pas comparable sur certains aspects ! Jaguar vend son type « E » à la moitié du prix d'une Ferrari qui a bien du mal à rivaliser avec elle ! On l'a vu à Francorchamps en mai 61 : il a fallu un Mairesse déchaîné au volant d'une berlinette d'usine munie de carburateurs spéciaux pour battre la « E type » qui laissa loin derrière elle toutes les autres berlinettes. De plus, la suspension arrière de la « E type » est tout de même beaucoup plus moderne que celle de la Ferrari qui conserve un pont arrière rigide !

Comment est-ce possible ?

On pratique chez Jaguar une politique de fermeté vis-à-vis des fournisseurs et le responsable des achats est particulièrement exigeant ! De plus, il ne faut pas oublier que, basant toutes ses voitures sur la même mécanique, Sir William Lyons réalise une très grosse économie sur le prix final de la voiture.

Sportive malgré elle !

On n'a pas tenté chez Jaguar d'installer trois personnes à l'avant. Les créateurs de la voiture sont conscients de ce que le conducteur d'un aussi merveilleux engin doit pouvoir disposer de la place et du confort nécessaires s'il désire exploiter toutes les possibilités de la voiture.

Le compartiment avant est totalement divisé par le tunnel formé par la boîte de vitesses. Ce tunnel, qui enferme également les conduites de chauffage pour le compartiment arrière, est incorporé esthétiquement à la tablette disposée sous le tableau de bord typiquement Jaguar lui aussi. L'ensemble est d'une grande netteté et d'une rare élégance.

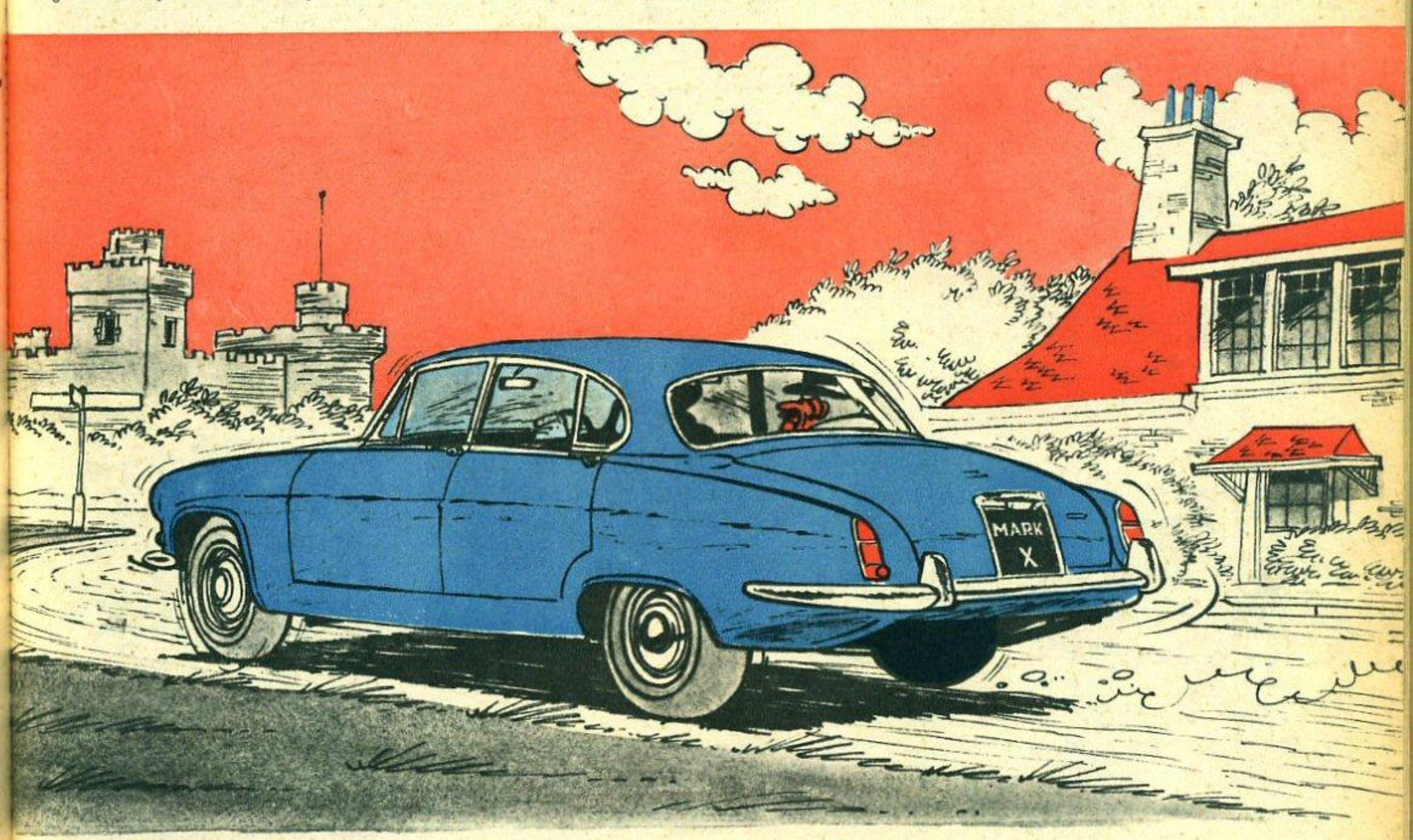
Malgré la faible hauteur de la voiture (1 m 39), l'accès à toutes les places est très aisé, les larges portes s'ouvrant à 75° et 78°. La visibilité est superbe dans toutes les directions grâce aux montants de toit particulièrement minces, la carrosserie ayant été étudiée de telle manière qu'il ne soit pas nécessaire de faire contribuer le toit à la rigidité générale de la voiture.

La position au volant est très agréable mais sur la version à transmission automatique, il faudrait élargir la pédale de freins pour pouvoir l'actionner plus aisément du pied gauche.

Les performances et la tenue de route sont vraiment étonnantes pour une voiture de cette dimension. La très faible hauteur de la voiture et l'excellence de sa suspension à quatre roues indépendantes ne sont pas étrangères à ce résultat remarquable. La Mark X est pratiquement neutre et se couche modérément dans les virages pris à très vive allure.

Lorsqu'on mène la voiture à la limite de ses possibilités, on souhaiterait que les sièges avant procurent un meilleur soutien latéral. Il ne faut toutefois pas perdre de vue qu'il s'agit d'une berline confortable, nullement destinée à un usage sportif, malgré qu'elle s'y prête admirablement.

Philippe



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA JAGUAR MARK X

MOTEUR :

6 cylindres en ligne

cylindrée : 3.781 cc.

alésage/course : 87/106 mm

2 arbres à cames en tête

taux de compression : 9 : 1 (8 : 1 sur demande)

puissance maximum : 265 CV à 5.500 t/m

3 carburateurs SU H. D. 8

TRANSMISSION :

boîte à vitesses dont 3 synchronisées
ou 4 vitesses plus overdrive
ou transmission automatique à 3 rapports
différentiel autobloquant Salisbury
2 rapports de pont arrière disponibles

FREINS :

4 freins à disque Dunlop
les disques arrière sont accolés au différentiel
servo-freins et circuits hydrauliques séparés pour avant et arrière

SUSPENSION :

4 roues indépendantes

DIRECTION :

servo-direction

DIMENSIONS :

longueur hors-tout 5 m 19
hauteur hors-tout 1 m 39
largeur hors-tout 1 m 94

POIDS :

1.820 kg à 1.850 kg suivant transmission.



LA TRAHISON DE

Steve, qu'on avait arrêté pour espionnage, réapparait en dern

QU'EST-CE QU'IL A À HURLER COMME UN POSSÉDÉ !? IL EST DU RESTE GRAND TEMPS QU'IL ARRIVE !

STEVE !? COMMENT SE FAIT-IL ?...

JE T'EXPLIQUERAI TOUT CELA EN COURSE. MAIS LAISSE-MOI LE VOLANT POUR LA FIN DE L'ÉPREUVE. IL VA Y AVOIR DU GRAND SPORT !





DAMNED ! COMMENT A-T-IL PU S'EN SORTIR !? BOB, PUISQUE NOTRE PLAN A ÉCHOUÉ, C'EST SUR LA ROUTE QU'IL FAUT LE METTRE HORS D'ÉTAT DE NUIRE !

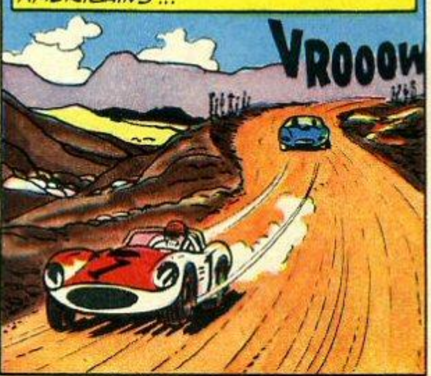
OK, BOSS ... LA CARRIÈRE DE WARSON S'ARRÊTE ICI !

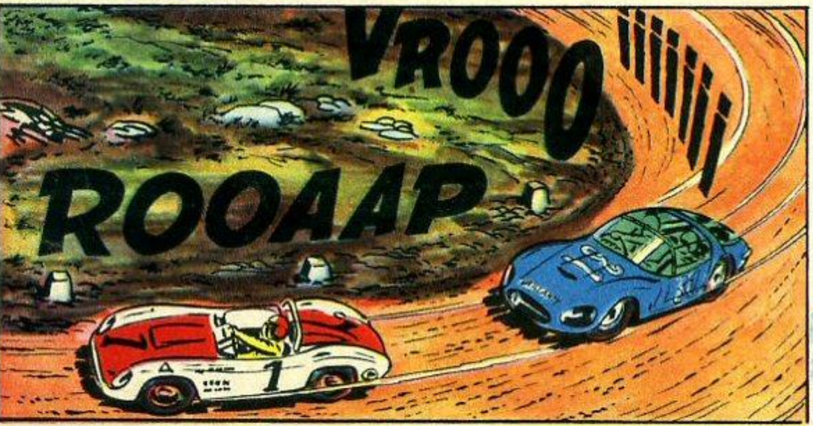
6ᵉ ÉTAPE

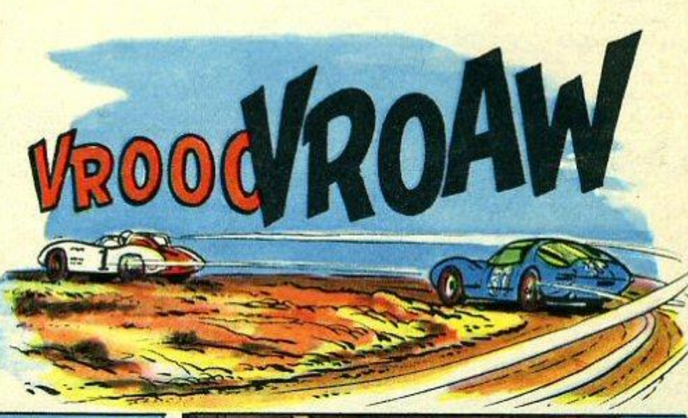
LA COURSE EST TRÈS RAPIDE. ON QUITTE PEU À PEU LA MONTAGNE POUR S'ÉLANCER DANS LA PLAINE. LA VAILLANTE 31 MÈNE UN TRAIN D'ENFER ET A DÉJÀ DOUBLÉ LES CONCURRENTS QUI LA PRÉCÉDAIENT. MAINTENANT, TEL UN OISEAU DE PROIE, ELLE FOND SUR LA CHEVY DE BOB CRAMER !

CIUDAD JUAREZ
CHIHUAHUA
PARRAL
DURANGO
LEON
MEXICO-CITY
PUEBLA
OAXACA
TUXTLA GUTIERREZ

CE DERNIER A REPÉRÉ L'ADVERSAIRE, L'ENNEMI ! MAIS AUCUNE PHRASE NE POURRA DÉCRIRE LA VIOLENCE DE LA LUTTE ENTRE LES DEUX PILOTES AMÉRICAINS ...

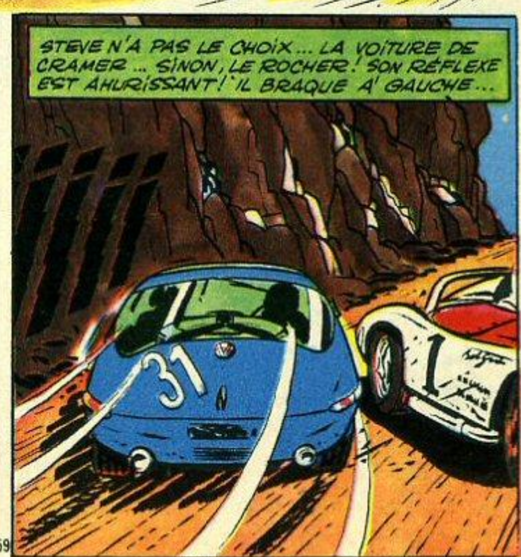






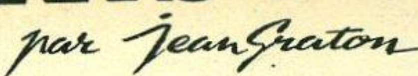






STEVE WARSON

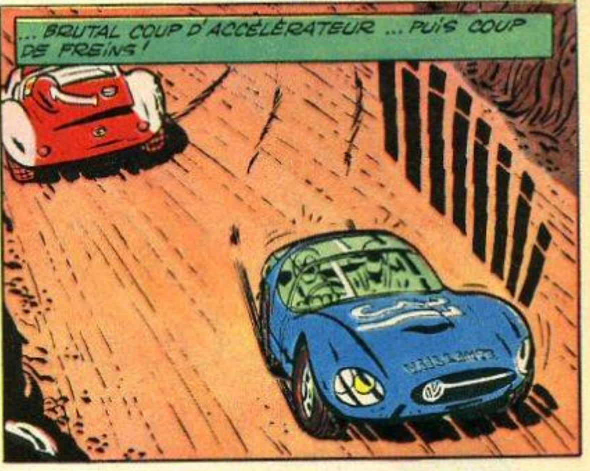
...ute pour courir la 6ème étape de la Panaméricaine.



























... J'AI RÉTORQUÉ QUE J'ÉTAIS SOUS CONTRAT. CE FURENT ENSUITE DES PROPOSITIONS D'ARGENT, QUE JE REFUSAI, PUIS VINRENT LES MENACES ! ET LÀ, TOUT COMME MOI AU DÉBUT, TU NE VOUDRAS PAS EN CROIRE TES OREILLES ! TIENS-TOI BIEN : SI VAILLANTE GAGNAIT, JE ME FAISAIS ARRÊTER COMME ESPION ! JE DIS BIEN, COMME ESPION ! ... J'AI D'ABORD CRU À UNE BLAGUE, MAIS LE GROUPE HARTWAY, CELUI DE CRAMER, ME PROUVA QUE C'ÉTAIT SÉRIEUX. VOICI QUELLES ÉTAIENT LEURS INTENTIONS ...



60

A SUIVRE



CHAPITRE 7

RESUME : Un brutal déluge s'est abattu sur toute la région. Le collège est bloqué. M. Sala reste donc...

LE COLLÈGE EST EN DANGER ! QUE CHACUN FASSE SON DEVOIR !

M. SALA réintégra sa chaire de l'étude du Plessis avec une assurance nouvelle, un sourire intérieur qui faisait pétiller ses gros yeux noirs derrière les lunettes. Ce qu'il venait de voir dans son court voyage aurait dû démonter un homme aussi frêle. Il en retirait au contraire une étonnante fermeté d'âme et la certitude que les occasions dangereuses pouvaient être profitables à des individus faibles et dédaignés.

Il enfila son imperméable



UN demi-mètre d'eau tout au plus recouvrait la campagne engloutie qui avait arrêté la 2 CV à deux kilomètres de Château-Milon, mais cette étendue plate et glauque, jalonnée de loin en loin par les fermes, les bocqueteaux, les portails, prenait une profondeur tragique sous le ciel bas et noir. Dans cette marée dormante qui bouleversait un paysage connu, il y avait déjà la préfiguration d'un désastre encore plus considérable.

Le père Fabien dut délaisser son cours de philosophie pour assister M. Brossay de ses conseils et décider avec lui des précautions à prendre. Entre deux coups de fil à la Préfecture, aux mairies voisines, aux fournisseurs du collège, on put accrocher à la radio les informations régionales diffusées par l'émetteur de Nantes. Comme il se passe bien souvent en pareil cas, le communiqué du département était rédigé en termes fort apaisants, ne donnait qu'un vague aperçu des régions menacées et laissait prévoir pour bientôt le retrait des eaux. Aucun danger à redouter du côté de la Loire, qui atteignait à peine sa cote des grandes crues de printemps.

— Ce que cet imbécile oublie de dire, grommela M. Corzon d'une voix irritée, c'est que, même à ce niveau, nous nous trouvons ici légèrement en dessous du courant. Les levées sont considérées comme indestructibles depuis cent cinquante ans, mais il est tout de même inquiétant de se sentir dominé de si près par un fleuve en marche...

En vue de rassurer son monde, l'homme de la radio s'étendait complaisamment dans ses explications : le cours de l'Authion, qui, selon certains hydrographes, n'était qu'une résurgence latérale de la Loire, une sorte de déversoir qui doublait son cours entre Saumur et Angers, venait de recevoir en trente-six heures toute l'eau ruisselant de l'arrière-pays. La soudaineté de la première vague et la persistance des averses avaient déterminé, en plusieurs points du val, une montée d'eau que la ligne de pente — à peine deux mètres sur les quarante kilomètres séparant Saumur des Ponts-de-Cé — était trop faible pour compenser. L'écoulement n'était qu'une question d'heures, la météo annonçant une légère amélioration dans la soirée.

Pour le moment, rien de bien grave à déplorer, sinon d'importants dégâts matériels et la difficulté des communications dans un quadrilatère délimité par Beaufort, Longué, Saint-Clément et la Bohalle.

— Bref, nous sommes bloqués à Château-Milon ! soupira M. Brossay en tournant le bouton d'un geste nerveux.

— Qu'est-ce qui vous inquiète ? demanda le père Fabien.

— Je ne me fais pas trop de soucis pour notre ravitaillement : les Juillet ont six jours de provisions devant eux. Mais cette situation peut s'éterniser d'une manière imprévisible. Il faut compter aussi avec les impondérables : il y a un brin de paille à l'origine de toutes les catastrophes, et nous traversons en ce moment une bien sombre décade...

— Allons ! ne soyez pas plus pessimiste que ces gens-là, dit le père Fabien en montrant le poste. Est-ce l'absence de vos externes qui vous tracasse ? Ne vous en plaignez pas : ils sont fort bien chez eux. Leur présence ici ne nous apporterait qu'un surcroît d'embêtements, sans compter les coups de téléphone affolés des parents.

Mme Brossay et sa fille écoutaient sans souffler mot. Le retour d'Edith à son institution de Nantes se trouvait ajourné sine die. Elle se gardait bien d'en montrer du plaisir : ses dix-sept ans appréciaient pleinement d'être jetés en si nombreuse compagnie dans cette aventure peu banale.

Au dehors, sous la pluie battante, quelqu'un tapait nerveusement ses pieds sur le dallage de la terrasse. Vignoles, enveloppé d'un long ciré noir à capuchon et chaussé de bottes en caoutchouc, apparut tout ruisselant à l'embrasure de la porte.

— L'eau monte, dit-il d'une voix calme. Je viens de faire un tour au fond du parc. L'Authion commence à déborder par derrière : la moitié du terrain de foot est inondée.

La nouvelle tomba dans un grand silence. Pendant dix secondes, on n'entendit que le bruit sourd de la cataracte qui tambourinait sur les toits et les verrières du Château-Milon.

— Est-ce possible ! s'exclama enfin M. Corzon. Il y a une heure, toute la campagne était encore dégagée de ce côté...

— L'eau monte chez nous dix fois plus vite que dans les communiqués de la radio, dit Vignoles d'un ton froid.

— J'y vais, gronda M. Brossay.

Il enfila son imperméable à la hâte, chaussa ses bottes et sortit sur les talons du collégien. Ils durent se frayer un passage à travers les branches fracassées qui jonchaient de bout en bout la grande allée du parc. En approchant de la grille, M. Brossay n'en crut pas ses yeux : l'eau s'étendait à perte de vue dans le nord, jusqu'à la croupe sombre du bois de la Noue. Les buissons bordant l'Authion affleuraient à peine. Un courant insensible animait cette épaisseur d'eau, poussant dans tous les sens des épaves navrantes : clapiers, vieilles barriques, niches à chiens, animaux crevés, qui tournoyaient lentement au gré du vent. L'inondation avait gagné la prairie jusqu'à vingt mètres des murs du parc. Les poteaux de but délimitaient vaguement le terrain de football.

— Regardez comme elle monte, dit Vignoles en tendant la main.

Tous deux pataugèrent dans l'herbe boueuse et s'arrêtèrent au bord du flot. Un long moment, M. Brossay resta immobile et silencieux, les yeux fixes, contemplant ce flux sournois qui assiégeait implacablement son domaine. Puis ils durent se retirer, car l'eau progressait à vue d'œil en serpentant parmi les touffes.

— Il y a tout juste deux mètres de dénivellation entre la cour du château et le haut de la prairie, murmura M. Brossay comme pour lui-même.

— Ce n'est pas énorme, remarqua Vignoles.

— Il faut pourtant beaucoup d'eau pour combler cet écart sur cinq lieues d'étendue, reprit le directeur. Les murs du parc sont bons. En aveuglant l'ouverture de la grille, nous disposerions d'une marge de sécurité appréciable...

— Les grands ne demanderaient pas mieux que de s'y mettre, déclara paisiblement Vignoles.

M. Brossay fut frappé par la secrète émotion qui faisait vibrer sa voix. Plus doucement :

— Je croyais que vous n'aimiez pas Château-Milon.

— J'ai changé d'idée depuis l'autre soir, répondit Vignoles de son ton le plus froid.

M. Brossay n'insista pas. Malgré son long séjour et la liberté familiale dont il jouissait au château, Vignoles, lui était resté presque étranger, perdu dans un isolement rêveur qui résistait à toutes les avances.

— Allons voir tout de suite M. Juillet.

Jusqu'à midi passé, la moitié de l'effectif du collège besogna d'arrache pied sous le préau de basket-ball transformé en atelier. Il s'agissait de confectionner et de remplir une centaine de sacs à terre destinés à colmater la brèche formée par la grille du parc. Vignoles, Murat et Picard, les plus solides, faisaient le va-et-vient avec des brouettes lourdement chargées. M. Juillet et les deux Trévidic, aidés par les jeunes professeurs, travaillaient au barrage sous la surveillance de M. Brossay.

L'eau montait toujours. A l'heure du déjeuner, elle atteignit le soubassement du barrage ; mais l'ouvrage était solide, bien tassé, de largeur suffisante et s'élevait déjà à hauteur d'homme. Sur la prairie, les poteaux de but étaient à moitié submergés. On ne voyait plus la ligne des saules et des trembles qui bordaient la rive de l'Authion. Le flot lourd et jaunâtre, animé de courants capricieux, avait envahi toute la campagne visible située derrière Château-Milon.

— Il faudra veiller constamment de ce côté, décida M. Brossay, impressionné par l'ampleur et la rapidité du désastre. Un écoulement brusque en amont peut tout changer en quelques minutes...

On organisa un tour de garde et tout le monde partit déjeuner, laissant Yvon Trévidic en sentinelle sous le grand parapluie de M. Juillet. Le menu du jour ne se ressentit pas trop de la défaillance forcée des fournisseurs. Le réfectoire parut même plus animé que de coutume, presque joyeux. L'abandon partiel des cours, le relâchement de la surveillance, le voisinage de ce danger qui ne menaçait pas directement leur confort entretenaient chez les collégiens de Château-Milon une surexcitation bizarre. On se serait cru à la veille d'un Noël. Les pensionnaires du Plessis, consignés en permanence dans leur pavillon, regardaient jalousement les fabricants de sacs à terre et les interrogeaient avec passion sur les progrès de l'inondation.

— Comment se sont-ils tenus ? demanda M. Lacour à M. Sala. Vous n'avez pas eu trop d'ennuis ?...

— Rien jusqu'à présent ! répondit le petit pion en exhibant un sourire qui devenait de plus en plus naturel. Je les installe à ma chaire et leur fais lire deux ou trois pages des « Trois Mousquetaires ». Nous en sommes au « déjeuner de chocolat » chez le vieux curé ami d'Aramis. En mettant bout à bout « Vingt ans après » et le « Vicomte de Bragelonne », nous avons devant nous de l'occupation pour huit jours. Tout le monde y passe à tour de rôle...

— Même Chomel ? demanda M. Boris en riant.

— Parfaitement ! Il a lu à lui seul tout le chapitre du duel au Pré-aux-Clercs...

— Et qu'est-il advenu ?

— On a chahuté Chomel comme jamais je ne l'ai été ! répondit le petit pion avec ravissement. Et je dois reconnaître que, vu du fond de la classe, un chahut monstre est une belle chose.

— Bravo ! s'écria M. Lacour. Vous avez gagné sur eux dans ces deux heures plus d'ascendant qu'en deux mois...

Peau-d'Zébi hocha doucement la tête en laissant voir une infime expression de regret :

— J'aimerais mieux partager votre besogne, dit-il à ses camarades.

— Votre tour viendra plus tôt que vous ne le pensez, lui assura M. Boris d'un air grave.

Les trois lustres et les appliques, qu'on avait dû allumer en plein midi, s'éteignirent tout à coup, replongeant le réfectoire dans la clarté crépusculaire qui descendait des fenêtres voilées. La troisième panne depuis le soir de l'ouragan. Ce fut aussi la dernière, car la lumière ne revint plus à Château-Milon.

Il n'y eut qu'une vague éclaircie sans soleil vers la fin de l'après-midi, entre trois et quatre heures. Vignoles était de garde à la digue du parc avec le délicat Boisson de Chazelles, qui se plaignait sans cesse du froid sous son élégant duffle-coat doublé de petit-gris. Frappés d'étonnement, les guetteurs virent une mer plate et boueuse se découvrir devant eux à perte de vue, réfléchissant un ciel tragique où galopait la noire cavalerie des nuages.

Les poteaux de football étaient complètement submergés, L'eau arrivait à mi-hauteur des murs et battait le barrage à soixante centimètres de son rebord. De temps en temps, la montée du niveau faisait sourdre une légère infiltration qui tarissait d'elle-même avec le tassement de la terre argileuse.

— Va vite prévenir M. Brossay, dit Vignoles à son camarade. Il faut rehausser le parapet au moins d'un bon mètre. Si l'eau continue à monter toute la nuit à cette allure, le parc ne sera demain matin qu'un marécage et le flot menacera l'arrière-corps du château.



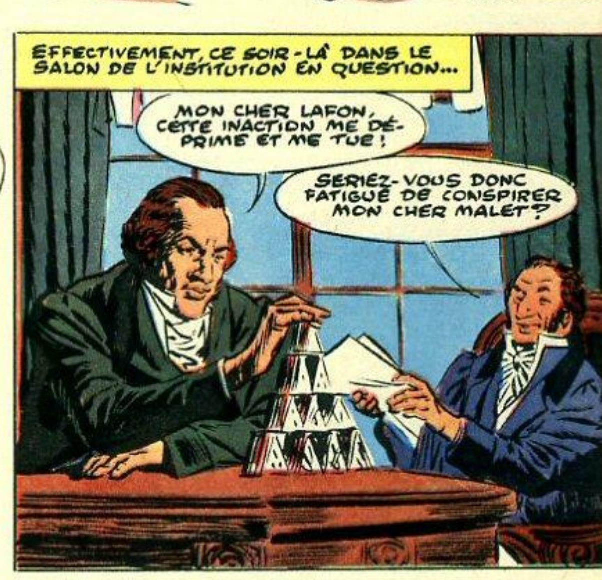
Va vite prévenir M. Brossay

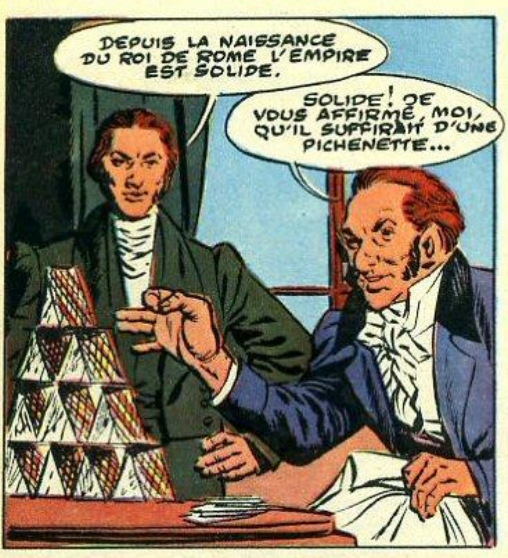


TEXTE : Y. DUVAL DESSINS : L. & F. FUNCKEN.







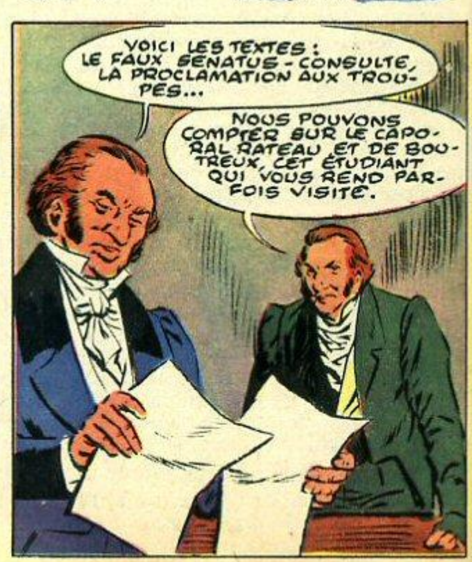








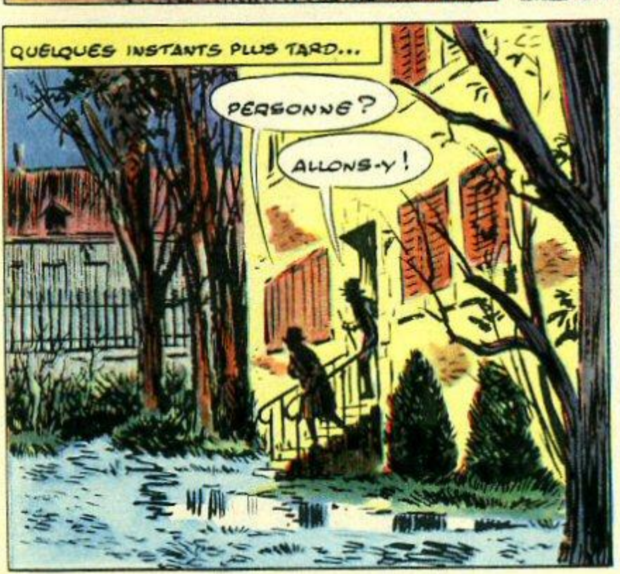




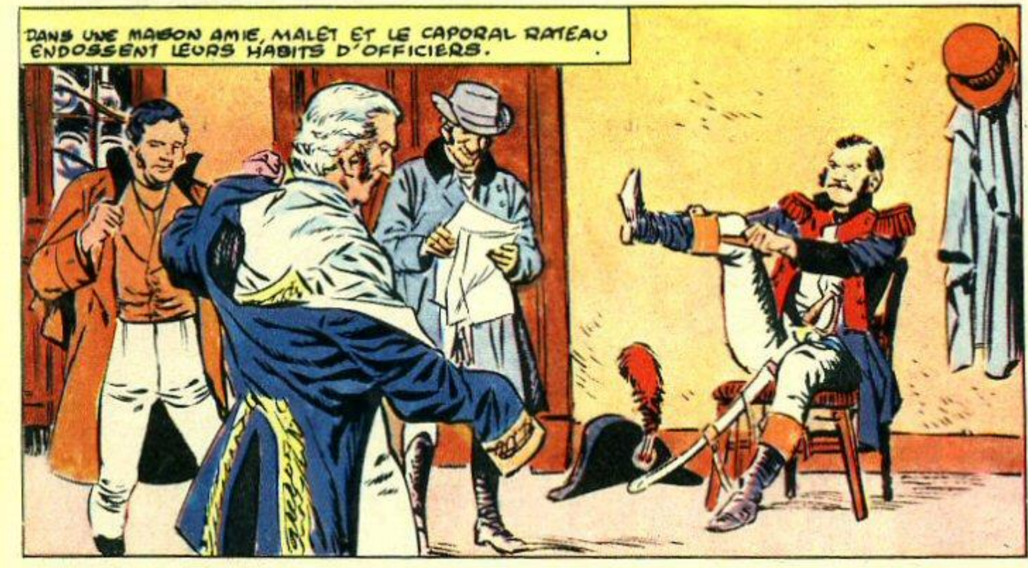

ET LE SOIR DU 22 OCTOBRE...
ENCORE PERDU ! DÉCIDÉMENT MONSIEUR DUBUISSON !...

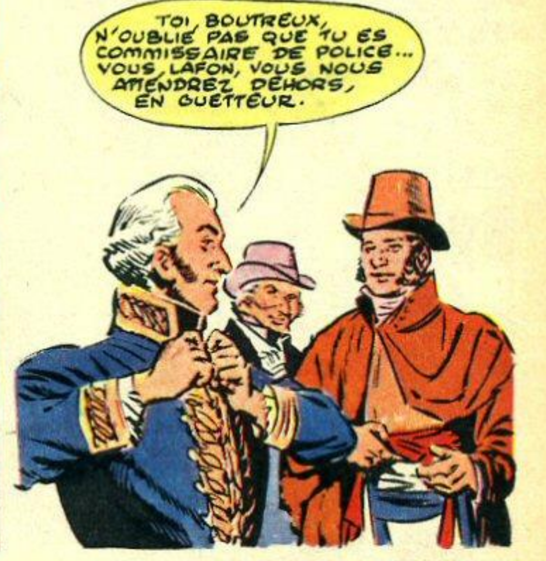

QUE VOULEZ-VOUS... CE MALET A VRAIMENT UNE VEINE INSOLENTE.
ON N'EN A JAMAIS TROP, DOCTEUR !
JE CROIS QU'IL EST TEMPS D'ALLER COUCHER.


A MINUIT, UNE FOIS LA MAISONNÉE ENDORMIE...
J'AI PU DÉROBER LA CLEF DU FOND. NOUS SORTIRONS PAR LE JARDIN.


QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...
PERSONNE ?
ALLONS-Y !


EN ROUTE POUR CONQUÉRIR LE POUVOIR !
AVEC EN POCHE, POUR TOUT TRÉSOR, LES 12 FRANCS QUE J'AI GAGNÉS AU DOCTEUR !

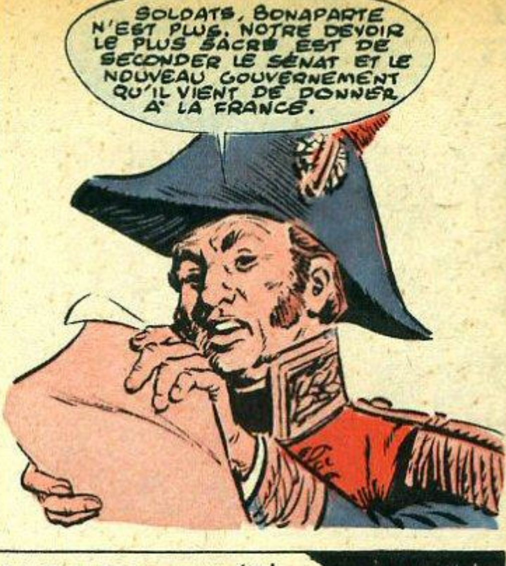

DANS UNE MAISON AMIE, MALET ET LE CAPORAL RATEAU ENDOSSENT LEURS HABITS D'OFFICIERS.


TOI, BOUTREUX, N'OUBLIE PAS QUE TU ES COMMISSAIRE DE POLICE... VOUS, LAFON, VOUS NOUS ATTENDREZ DEHORS, EN GUETTEUR.


A TROIS HEURES DU MATIN, MALET ET SES DEUX ACCOLYTES PÉNÈTRENT DANS LA CASERNE DE LA RUE POPINCOURT.
ADJUDANT, JE DOIS PARLER SUR LE CHAMP A VOTRE COLONEL. C'EST DE LA PLUS HAUTE IMPORTANCE !
BIEN, MON GÉNÉRAL !


QUELQUES MINUTES APRÈS...
COLONEL SOULIER, L'EMPEREUR EST MORT EN RUSSIE. LE SÉNAT VIENT DE DÉSIGNER UN GOUVERNEMENT PROVISOIRE.


C'EST DANS UN SILENCE INDIFFÉRENT QUE LE RÉGIMENT RASSEMBLÉ ENTEND LA LECTURE DE LA FAUSSE PROCLAMATION.


SOLDATS, BONAPARTE N'EST PLUS. NOTRE DEVOIR LE PLUS SACRÉ EST DE SECONDER LE SÉNAT ET LE NOUVEAU GOUVERNEMENT QU'IL VIENT DE DONNER À LA FRANCE.


COLONEL, SUIVEZ-MOI AVEC CINQ COMPAGNIES. J'AI ORDRE D'ARRÊTER CERTAINES PERSONNES!


ARMES SUR L'ÉPAULE... DROITE! PAR FILE À DROITE...


LA PARTIE EST GAGNÉE! LE CHÂTEAU DE CARTES VA S'ÉCROULER ENCORE PLUS FACILEMENT QUE JE NE L'AURAIS CRU!


EN PASSANT PAR LA PRISON DE LA FORCE, MALET DÉLIVRE DEUX ANCIENS CAMARADES, LES GÉNÉRAUX GUIDAL ET LAHORIE.


TANDIS QU'AVEC UNE COMPAGNIE, LAHORIE SURPREND AU LIT LE MINISTRE DE LA POLICE...
SAVARY, DUC DE ROVIGO, JE VOUS ARRÊTE!


...LE FAUX COMMISSAIRE BOUTREUX S'EMPARE DE SON CÔTÉ DU PRÉFET DE POLICE PASQUIER.
UN MOMENT... JE VOUS SUIS... LE TEMPS DE M'HABILLER...


AVEC LE RESTE DE LA TROUPE, MALET S'EST RENDU CHEZ LE COMMANDANT DE LA PLACE, LE GÉNÉRAL HULIN.


MAIS HULIN EST UN DUR À CUIRE, QU'ON N'INTIMIDE PAS FACILEMENT.
QUE SIGNIFIE CETTE HISTOIRE?



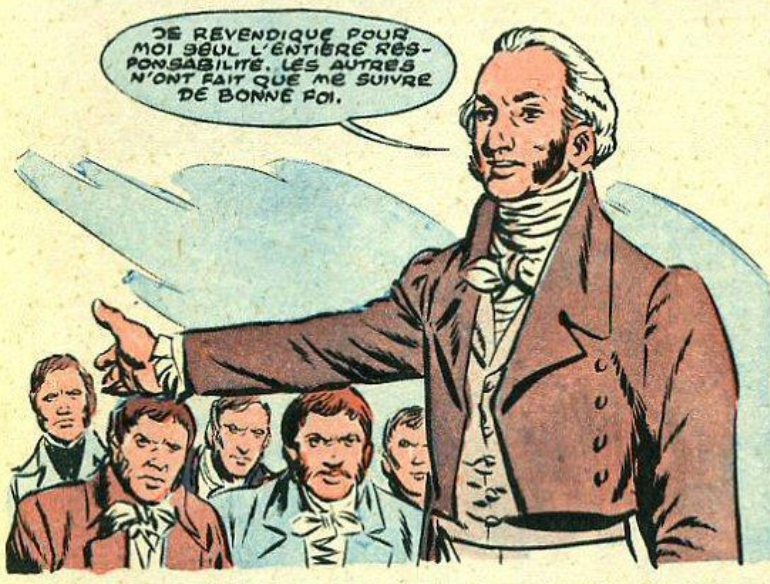


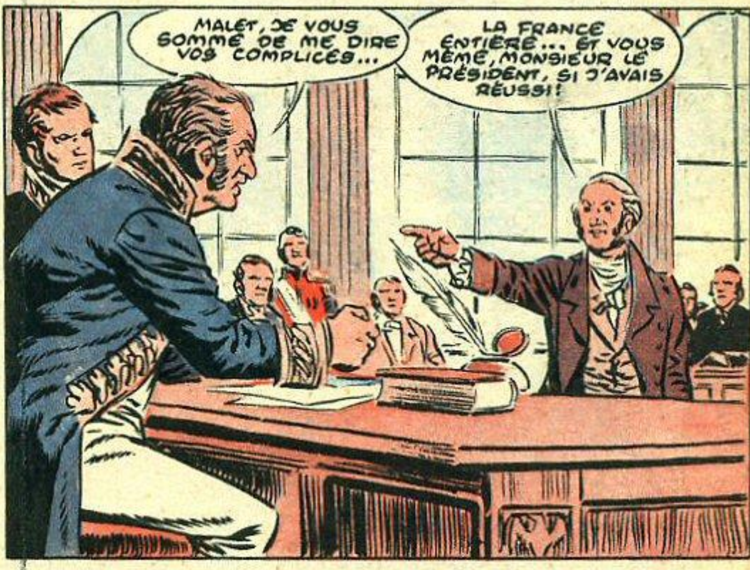


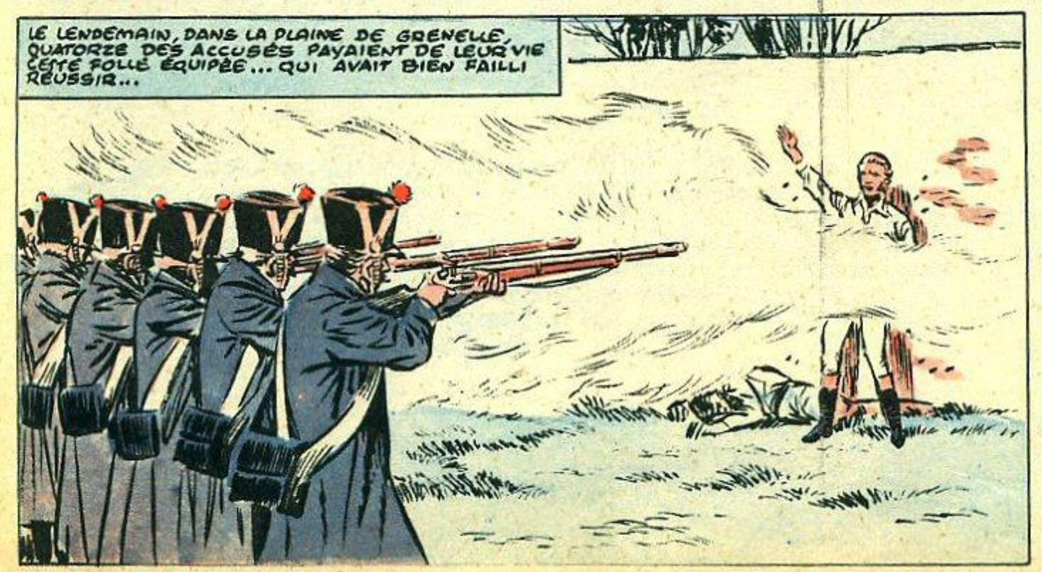


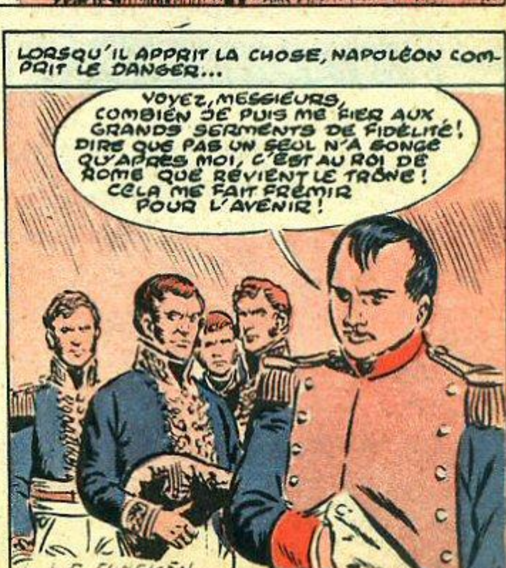








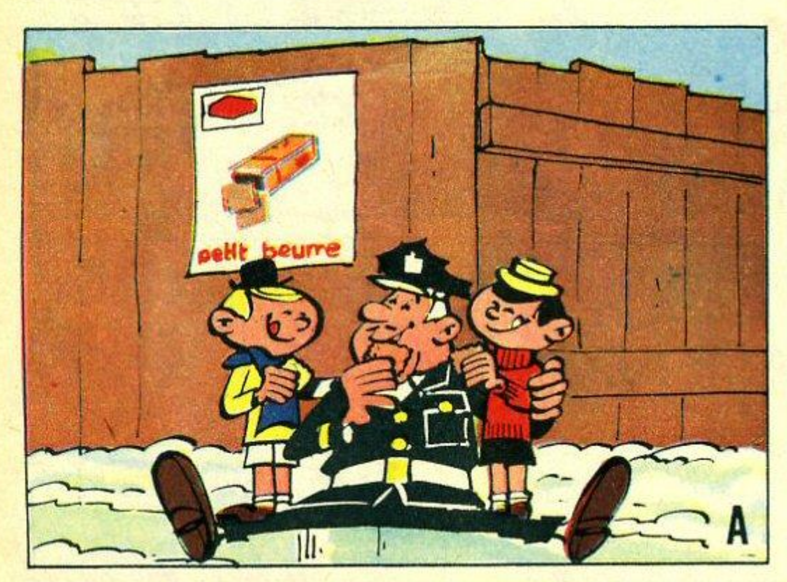


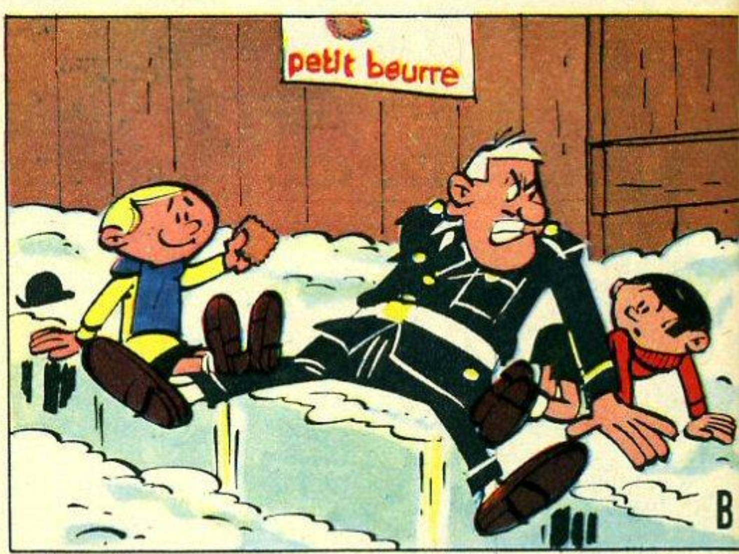


La semaine prochaine : **LES IGUANODONS DE BERNISSART**



UNE HISTOIRE EMBROUILLEE...









publi art*

Si tu rétablis l'ordre exact de ces quatre dessins, tu comprendras l'aventure qui est arrivée aux neveux Cha-Cha!
Renvoie nous donc d'urgence le bon ci-joint complété en y ajoutant un emballage de gaufrettes CHA-CHA PAREIN!
Ceci te permettra de gagner, si tu es dans les 100 premiers, un des magnifiques prix offerts par PAREIN!

Prix : Des jeux de croquet, des jeux de quilles etc...!

Ex. de réponse : 1er dessin : lettre D

BON (à retourner à **TINTIN-PAREIN**, 1 à 7 av. P.-H. Spaak, Bruxelles 7 avant le 1 février)

NOM : ....

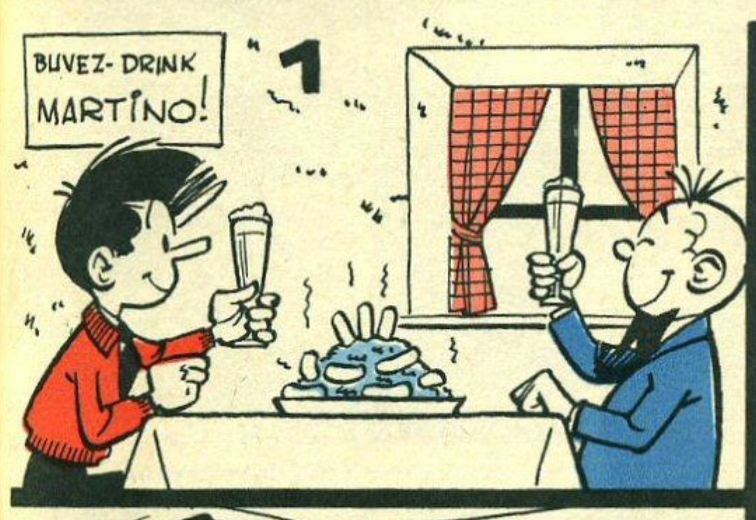
PRÉNOM : ....

RUE : ....

VILLE : ....

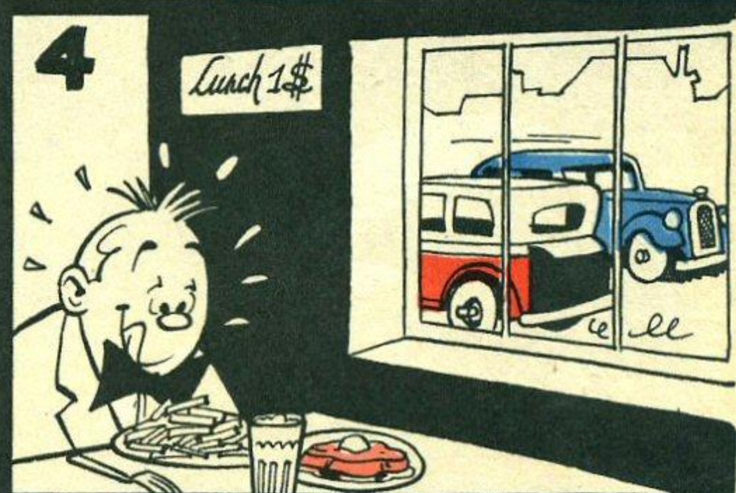
L'ordre de l'histoire est : 1er dessin = lettre ....
2ème dessin = lettre ....
3ème dessin = lettre ....
4ème dessin = lettre ....

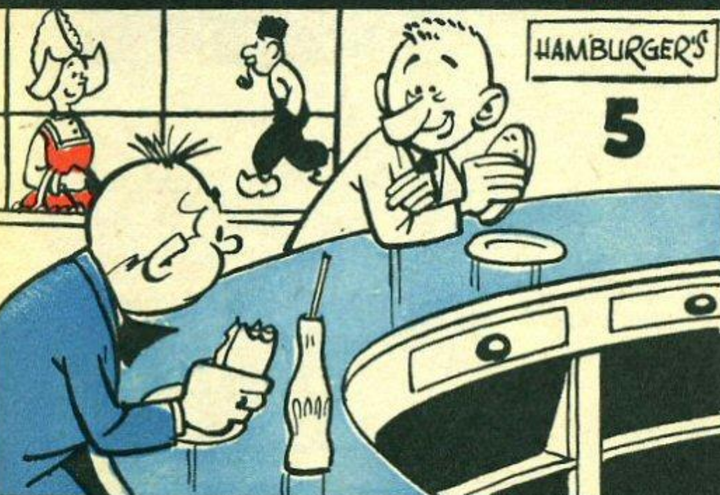
FAITES VOS JEUX — BON APPÉTIT, MESSIEURS !













Chers amis, chaque pays a ses spécialités culinaires... Ci-dessous, six consommateurs sont attablés devant des mets appétissants, caractérisant la cuisine d'un pays bien défini !

Mais les apparences sont trompeuses... car, dans chaque pays, on trouve de nombreux restaurants étrangers... Ces six consommateurs se trouvent donc dans des restaurants extérieurs aux pays où ils se trouvent. Par certains détails, devinez quels sont ces pays...

Exemple : sur le premier dessin, sont présentées de la choucroute et de la bière — c'est-à-dire un mets typiquement allemand, Mais un certain détail prouve qu'on n'est pas en Allemagne, mais en... ?



SOLUTIONS PAGE 47

RATAPLAN et lo



En route pour la principauté de Jitomir, Rat

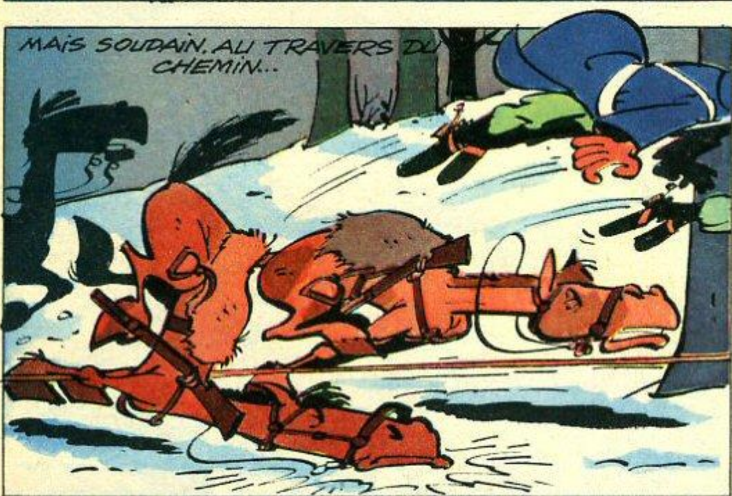


















prince de Jitomir

Bobèche sont suivis par des Cosaques.



DESSINS BERCK
TEXTE Y. DUVAL



















À SUIVRE

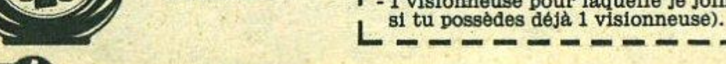
LE STANDARD FRANCHIRA-T-IL LE CAP ECOSSAIS ?



DANS quelques jours, le pays se passionnera une fois de plus pour la Coupe d'Europe de football, son représentant du Standard devant affronter les champions d'Ecosse. On sait en effet qu'après avoir éliminé par 4 victoires à zéro les collègues-champions norvégiens et finlandais, les Liégeois de Sclessin ont accédé aux quarts de finale de cette compétition. On avait attendu avec impatience le tirage au sort de cette nouvelle phase de la Coupe d'Europe, mais on s'était dit qu'avec la chance qui le caractérise depuis des années dans ce genre de loterie, le Standard tirerait une fois encore le bon numéro.

Or, les candidats restant en lice étaient de réelle valeur. Je crois même que rarement on aura vu cela depuis six ans : tous les meilleurs ont évité les écueils des séries éliminatoires et le sort a été assez juste pour la plupart. C'est ainsi que nous trouvons parmi ces huit équipes, le géant espagnol du Réal, le double vainqueur de la Coupe d'Angleterre et du championnat Tottenham, l'équipe allemande de Nuremberg, les nouveaux détenteurs du précieux trophée représentés par Benfica et puis, le Standard, Glasgow Rangers, Juventus et Prague. De ces clubs, celui qui convenait le mieux aux champions de Belgique était le champion d'Ecosse : Glasgow Rangers. Dans les rangs du Standard, on avait surtout songé à Juventus ou à Benfica. Il s'en est fallu d'un rien que ces prévisions se réalisent. En effet, le premier nom qui est sorti de l'urne aux surprises était... le Standard de Liège et le troisième : Juventus ! C'est Glasgow qui est venu s'intercaler et ma foi, ce n'est pas plus mal !

Ce sera une partie à voir et en étudiant de près la célèbre « boule de cristal » de mon voisin, j'y lis simplement ceci : « victoire et qualification... je ne vois pas très bien... Ah ! oui, ... du Standard ! ».



FAITES VOS JEUX

SOLUTIONS

1. LA SCENE SE PASSE EN BELGIQUE (PANCARTE BILINGUE FRANÇAIS-FLAMAND).

2. EN AMERIQUE (ADDITION EN DOLLARS).

3. EN FRANCE (PORTRAIT DU GENERAL DE GAULLE).

4. EN HOLLANDE (HOLLANDAISE EN COSTUME NATIONAL).

6. EN ITALIE (LE PRIX EST EN LIRES ET « MANCIA CROMPRESA » SIGNIFIE « SERVICE COMPRIS ».

RIC HOCHET

« L'ASSASSIN JOUE A LA PETANQUE »

SOLUTION

Il s'agit d'une tentative de meurtre pour la raison suivante : c'est une des boules à grand quadrillage (appartenant à Levain) qui se trouve placée à la plus courte distance du « cochonnet ». Selon le règlement du jeu, il appartenait par conséquent à Georges, la victime — et non à Levain — de lancer d'abord sa dernière boule. Levain a donc lancé **volontairement** sa troisième boule vers Georges dans le but de l'assommer...

MESSAGE DE RIC HOCHET

Bonjour, les amis,

Je suis heureux de pouvoir citer une longue liste de nouveaux détectives-amateurs et inspecteurs-principaux. Je les félicite bien chaleureusement. A bientôt.

RIC.

DETECTIVES AMATEURS :

Madalena Alvares Cabral, Lisbonne; Bernard Monique, Bruxelles 15; Beeckmans Claire, Anvers; Bataille Christian, Braine le Comte; Bollen Michel, Tirlemont; Crismer Robert, Trois Ponts; Manuel Costa de Freitas, Madeira; Cordonnier Jean Marie, Brux. 4; Closset Pol, Theux; Castiaux Nicole, Braine l'Alleud; Buffet Gérard, Dinant; Brixhe Jean, Lambermont; Lebailly Edouard, Leuze; Lamproye Marc, Jallet-Hailliot; Liénart Serge, Bruxelles 1; Lacour Christian, Montigny-sur-Sambre; Kempeneers Jean-Marie, Wezembeek; Hurard Michel- Sart-lez-Spa; Huguin Yvon, Estinne-au-Val; François Danièle, Braine-le-Comte; Despontin Luc, Bruxelles 6; de Cordier Bertrand, Bruxelles 1; Damiens P. Bernard, Anvers.

INSPECTEURS PRINCIPAUX

Carabin Philippe, Verviers; Boehlen André, Anvers.

L'hebdomadaire « TINTIN » est édité par les Editions du Lombard 1 à 11 av. P.-H. Spaak Bruxelles 7. - C.C.P. 1909.16.
Editeur-Directeur : Raymond Leblanc, 9, av. I. Gérard, Bruxelles 16.
Impression hélio : S. A. PERIODICA.

Canada : 20 cents. — Autres pays : 12 F.

TINTIN DANS LE MONDE

France : DARGAUD S. A. 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Suisse : INTERPRESS S. A., 1, rue Beau Séjour, Lausanne.
Hollande : G.-H. RAAT, Doklaan, 129, Rotterdam Zuid.
Canada : PERIODICA Inc.. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTS

	Belgique	Canada	Autres pays
3 mois	120.— F.	$ 2.75	130.— F.
6 mois	230.— F.	$ 5.50	260.— F.
1 an	450.— F.	$ 10.—	520.— F.

LA GRANDE NOUVELLE CHAPITRE 3 (SUITE ET PRESQUE FIN)





LES BIJOUX DE LA CASTAFIORE

LES AVENTURES DE TINTIN ET MILOU

PAR HERGÉ

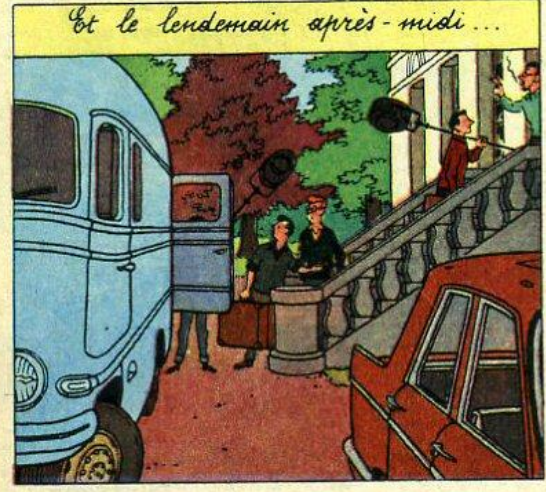
Grande - et belle - tradition encore en honneur dans les campagnes : l'aubade !





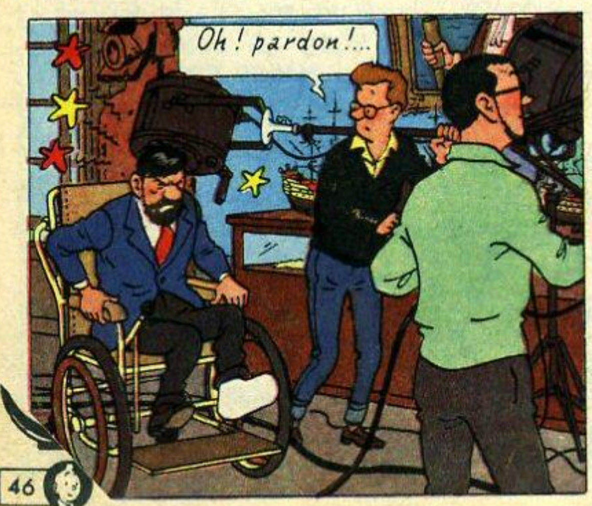
















A SUIVRE